

Bratislava 2030

Program rozvoja obce 2022 – 2030

**Pracovná verzia určená
na verejnú konzultáciu**

**Metropolitný inštitút Bratislavy
2022**

B. ANALYTICKÁ ČASŤ

Obsah

B.1 Mestský rozvoj a územné plánovanie	21
Východisko 1: Neadekvátne kompetencie a právna úprava územného plánovania územia metropolitného regiónu Bratislavy	24
Východisko 2: Chýbajúce dáta a analytické podklady pre efektívne územné plánovanie a rozvoj mesta	30
Východisko 3: Poddimenzované odborné kapacity	36
Východisko 4: Absentujúce komunikačné platformy	37
Východisko 5: Fenomén nekompaktnej zástavby s nízkou hustotou zaľudnenia v zázemí Bratislavy – „urban sprawl“	39
Východisko 6: Neaktuálny územný plán spomaľuje napíňanie rozvojového potenciálu mesta	48
Východisko 7: Znižujúca sa dostupnosť bývania	50
Východisko 8 : Zanedbané plánovanie a tvorba kvalitných verejných priestorov	53
Východisko 9: Nekompaktné mesto	65
Východisko 10: Slabý rešpekt k životnému prostrediu	81
B.2 Ekonomický rozvoj	95
Východisko 1: Financovanie samosprávy je výrazne solidárne, centrá ekonomickej aktivity vygenerovanými daňovými príjmami dotujú menšie obce	96
Východisko 2: V rozpočtovom procese a hospodárení Bratislavy sú nedostatočne zohľadnené princípy transparentnosti a hodnoty za peniaze predovšetkým pri strednodobom plánovaní, riadení investícií a zverejňovaní rozpočtu	101
Východisko 3: Mesto nedostatočne využíva potenciál svojich nehnuteľností; mestské budovy sú energeticky a environmentálne neefektívne budovy	104
Východisko 4: Správe mestských pozemkov chýba jasná mestská politika, správu zaťažujú súdne spory a nevysporiadané pozemky	106
Východisko 5: Mestské spoločnosti a organizácie nezdieľajú podporné činnosti a nevyužívajú tak potenciál úspor z rozsahu a synergií medzi organizáciami	111
B.3 Rozvoj inštitúcií a digitalizácia	115
Východisko 1: Prebiehajúca transformácia mesta z hierarchického riadenia na moderné riadenie projektov	116
Východisko 2: Potreba presnejšej objektivizácie výkonnosti útvarov magistrátu, organizácií a ich zamestnancov vo svetle vízie mesta	121
Východisko 3: Potreba hlbšej integrácie rozpočtových a príspevkových organizácií (RO/PO) a obchodných spoločností (OS) so strategickým plánovaním a víziou mesta; potreba ich napojenia na nástroje na zdieľanie procesov cez centrum zdieľaných služieb	123

Východisko 4: Interné procesy a komunikácia s občanmi nie sú dostatočne digitalizované	126
Východisko 5: Potenciál zberu, vyhodnocovania a zdieľania dát nie je dostatočne využívaný	130
Východisko 6: Komunikácia mesta s pasívnymi skupinami obyvateľov nie je dostatočná	131
Východisko 7: Nízka miera zapojenia špecifických skupín obyvateľov do aktivít a tvorby projektov, nízke povedomie o participácii naprieč zainteresovanou verejnosťou a potreba uplatňovania pravidiel, ktoré projekty participovať	134
Východisko 8: Komunikácia a spolupráca mesta s akademickým prostredím a firmami nie je systematická a dostatočná	137
Východisko 9: Nízka miera zákaziek obstaraných podľa MEAT kritérií, nízky počet ponúk v súťažiach mesta	139
Východisko 10: Bratislavská mestská polícia zápasí s nedostatkom finančných a ľudských zdrojov	146

B.4 Mobilita 149

Východisko 1: Vysoká preferencia a intenzita individuálnej automobilovej dopravy	150
Východisko 2: Nekoordinovanosť samospráv pri dopravnom plánovaní – fragmentácia kompetencií	154
Východisko 3: Fragmentované cyklotrasy, cesty a chodníky neprispôsobené chodcom a cyklistom	156
Východisko 4: Nízka miera atraktivity MHD	161
Východisko 5: Nedostatočné dáta pre moderné dopravné plánovanie	165
Východisko 6: Chýbajúce záväzné pravidlá pre zdieľanú mobilitu, nedostatočný rozvoj vybraných segmentov zdieľanej mobility	167
Východisko 7: Pretrvávajúce neregulované parkovanie motorových vozidiel v niektorých častiach mesta	168
Východisko 8: Nedostatočná sieť nabíjacích staníc bráni rozvoju elektromobility	169
Východisko 9: Vysoký investičný dlh voči líniovým dopravným stavbám v meste	169

B.5 Životné prostredie 173

Silné stránky mesta v agende ochrany a tvorby životného prostredia	174
Slabé stránky mesta v agende ochrany a tvorby životného prostredia	190
Ohrozenia rozvoja mesta a miera, akou vplývajú na agendu ochrany a tvorby životného prostredia	209

Východisko 1: Nedostatočná legislatívna podpora potrebná pre výkon kompetencií mesta v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia, ktorá je daná platným znením právnych predpisov	220
Východisko 2: Nekoncepčná a poddimenzovaná viacúrovňová samospráva – problémy prameniace z nastavenia v štatúte HM SR BA a územnom pláne mesta	221
Východisko 3: Nedostatok a nedostupnosť informácií („asymetria informácií“ – nie všetci aktéri majú rovnaký prístup k informáciám)	221
Východisko 4: Negatívny vplyv environmentálnych hrozieb na kvalitu zložiek životného prostredia a kvalitu života v meste Bratislava	222
Východisko 5: Nenaplnený potenciál pri spolupráci s externými subjektami z rôznych sektorov a práce s verejnosťou za účelom zvyšovania environmentálneho povedomia	223

B.6 Technická infraštruktúra 225

Východisko 1: V Bratislave sa tvorí príliš veľa odpadu	226
Východisko 2: Mesto nevyužíva možnosti zhodnocovania odpadu do maximálnej možnej miery	232
Východisko 3: Vysoká miera nekoordinovaných a neplánovaných rozkopávkov ciest a chodníkov rôznymi prevádzkovateľmi	235
Východisko 4: Nízka kvalita verejného osvetlenia	243
Východisko 5: Nevyužitý potenciál Metropolitnej optickej siete	251
Východisko 6: Vodovodná a kanalizačná infraštruktúra má nakumulovaný investičný dlh	253
Východisko 7: Nadmerná spotreba vody	255

B.7 Kultúra 259

Východisko 1: Kultúra vnímaná ako nadstavba a doplnok, nie je rozvíjaná jej spoločenská hodnota a príspevok k rozvoju územia (chýbajúca kultúrna perspektíva v plánovaní udržateľného rozvoja mesta). Zároveň chýbajú systémové nástroje na presadenie potrebných zmien vedúcich k efektívnej správe a financovaniu kultúry.	247
Východisko 2: Poddimenzovanosť kultúry ako verejnej politiky a služby mesta, výrazné deficity v kapacitách správy – personálnych, finančných, priestorových a v nástrojoch kultúrnej politiky – plánovaní, zbere a vyhodnocovaní dát a tvorbe systémových mechanizmov.	266
Východisko 3: Absencia systematickej ochrany a rozvoja kultúrnych zdrojov mesta (organizácií a infraštruktúry), výrazný investičný a modernizačný dlh a nevyhovujúca starostlivosť o kultúrne dedičstvo.	274
Východisko 4: Nevyvážená kultúrna ponuka (dostupnosť a prístupnosť) vo verejnom priestore	281

Východisko 5: Nedostatočné zapojenie rozmanitých komunit a všetkých obyvateľov do kultúrneho života mesta	285
Východisko 6: Nedostatočne využitý potenciál kultúrnych zdrojov (ľudí a miest) na posilnenie sebavedomia mesta. Absencia medzinárodnej kultúrnej spolupráce	287
Východisko 7: Mesto nepracuje s rozvojom KKP a jeho potenciálom – neexistujú inovačné projekty v kultúre v napojení na KKP a rozvoj konkurencieschopnosti mesta	292
B.8 Vzdelávanie	299
Vzdelávanie v Bratislave	301
Východisko 1: Absencia spoločnej celomestskej platformy pre spoločné ciele v oblasti vzdelávania	312
Východisko 2: Chýbajúce kapacity v školských zariadeniach	314
Východisko 3: Nízka atraktivita učiteľských povolání v Bratislave v porovnaní so zvyškom Slovenska	322
Východisko 4: Zvyšujúci sa záujem o štúdium v zahraničí v spojení s nízkou mierou usadenia sa v Bratislave	333
Mládež v Bratislave	334
Východisko 5: Nedostatok dát o mladých, chýbajúca koncepcia práce s mládežou	334
Východisko 6: Nedostatočné zapojenie mladých do procesov tvorby mesta a nízka občianska angažovanosť	335
Východisko 7: Nízke zapojenie mládeže do chodu Centier voľného času	336
B.9 Sociálne veci	341
Východisko 1: Nedostatočná informovanosť o sociálnych službách	343
Východisko 2: Nedostatočné kapacity sociálnych služieb	344
Východisko 3: Výdavky na sociálne veci z rozpočtu mesta	357
Východisko 4: Nedostatok dostupného bývania	359
Východisko 5: Mesto plné bariér	362
Východisko 6: Drogová politika	363
B.10 Šport	367
Východisko 1: Málo ľudí vykonáva pravidelnú fyzickú aktivitu	368
Východisko 2: Nízka spokojnosť so športovou infraštruktúrou	368
Východisko 3: Nízka dostupnosť športovej infraštruktúry	369

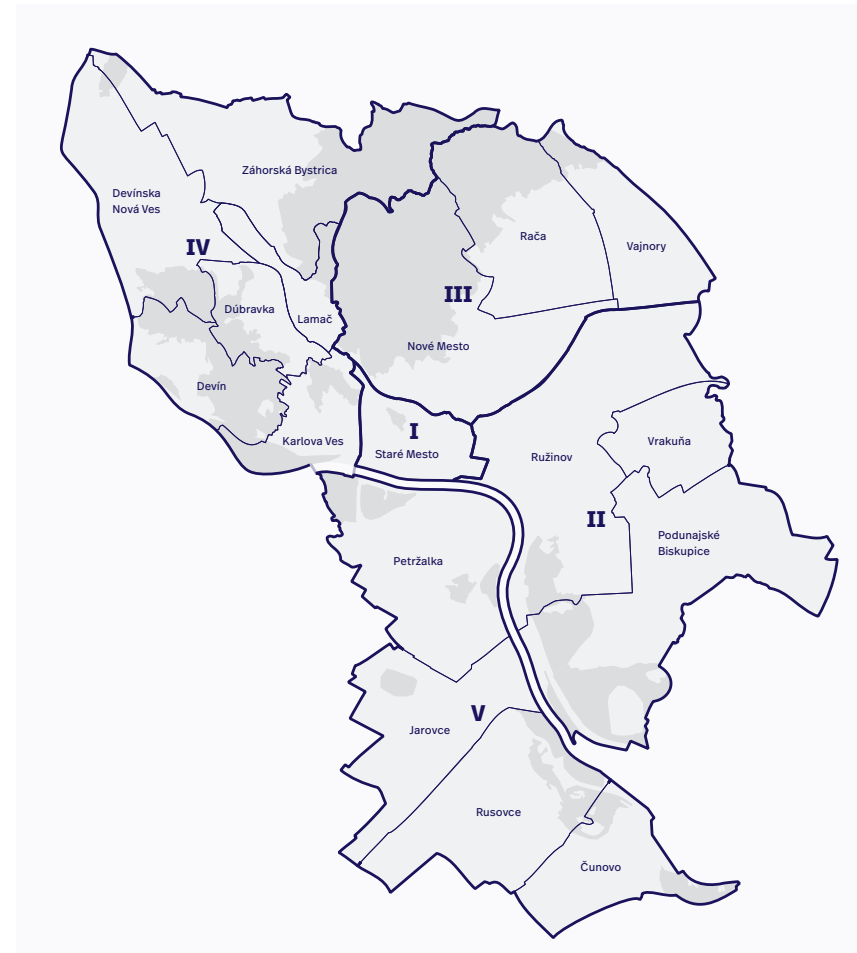
Východisko 4: Cenová dostupnosť športovísk	371
Východisko 5: Nedostatok peňazí v športe	373
Východisko 6: Malá časť výdavkov ide do investičných aktivít	375
Východisko 7: Nízka finančná podpora pre grantové schémy	382
Východisko 8: Chýbajúci koncepčný prístup k téme športu a výstavby športovej infraštruktúry v meste	384
Východisko 9: Nedostatočné integrovanie výstavby športovej infraštruktúry do investičných projektov mesta	384
Východisko 10: Agenda zdravia ako priorita mesta	385
Východisko 11: Nejasná pozícia štátu pri podpore športovej infraštruktúry národného významu v Bratislave	387
B.11 Cestovný ruch	389
Východisko 1: Téma cestovného ruchu nie je ukotvená v štruktúre mesta	390
Východisko 2: Mesto nemá víziu rozvoja CR, z ktorej by vyplývala identita a brand Bratislavy	392
Východisko 3: Chýbajú dáta a analýzy	394
Východisko 4: Cestovný ruch nie je vnímaný ako prierezová téma	395
Príloha	398
Použité zdroje	400
Použité skratky	416
Zoznam tabuliek, obrázkov, grafov	421
Spracovateľský tím	428

Riešené územie

Bratislava je hlavné mesto Slovenskej republiky a je zároveň najväčším mestom krajiny. Zákonom SNR č. 377/1990 Zb. sa upravuje členenie Bratislavy na 17 mestských častí (špecifický štatút hlavného mesta SR), zároveň v rámci územno-správneho usporiadania v zmysle zákona NR SR č. 221/1996 Z.z. a nariadenia vlády SR č. 258/1995 Z.z. v znení neskorších predpisov boli v roku 1996 vytvorené okresy Bratislava I až Bratislava V.¹

Bratislava je súčasťou Bratislavského samosprávneho kraja ako vyššieho územného celku, ktorý je v rámci štruktúry regionálnych štatistických územných jednotiek (RŠÚJ alebo inak aj NUTS) evidovaný ako úroveň 2².

OBRÁZOK 1 Okresy a mestské časti Bratislavy



Zdroj dát: vlastné spracovanie

¹ ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. *Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021*. 2021

² Vyhláška 438/2004 Z.z. Štatistického úradu Slovenskej republiky z 19. júla 2004, ktorou sa vydáva klasifikácia štatistických územných jednotiek

Populácia Bratislavy

Bratislava je najväčším mestom Slovenska, aktuálne dáta z najnovšieho sčítania obyvateľstva hovoria o 475 577 obyvateľoch³. Bratislava ako centrum metropolitného regiónu a zároveň hlavné mesto, ale prirodzene priťahuje omnoho väčší objem ľudí, ktorí do Bratislavy prichádzajú na dennej báze. Tým chceme demonštrovať, že mesto vo svojej podstate musí svoju infraštruktúru všetkého druhu plánovať pre omnoho väčší počet ľudí, než je reálny počet obyvateľov udávaný sčítaním. Odhad je, že Bratislava pojme až 200 000 denných prichádzajúcich.⁴

Čo sa týka predpovedí toho, akým spôsobom sa bude upravovať počet obyvateľov mesta v budúcich rokoch, **Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta SR Bratislavy do roku 2050** hovorí, že sa bude počet obyvateľov Bratislavy naďalej zvyšovať. Tento moment prognóz je o to výpovednejší, že do roku 2050 sa predpokladá celkový úbytok populácie Slovenska. To znamená, že efekt na Bratislavu bude o to silnejší, no svoju rolu okrem vnútroštátnej migrácie zohráva aj medzinárodná migrácia.⁵ Odhadovaný nárast bratislavskej populácie do roku 2050 v hodnote nad 6 % je v porovnaní s ďalšími metropolami v okolí pomerne zanedbateľný (nižší odhad je len pre Varšavu na približnej hodnote 5 %), kým v Berlíne je to 14 %, v Budapešti 27 % a v Prahe dokonca až 35 %.⁶

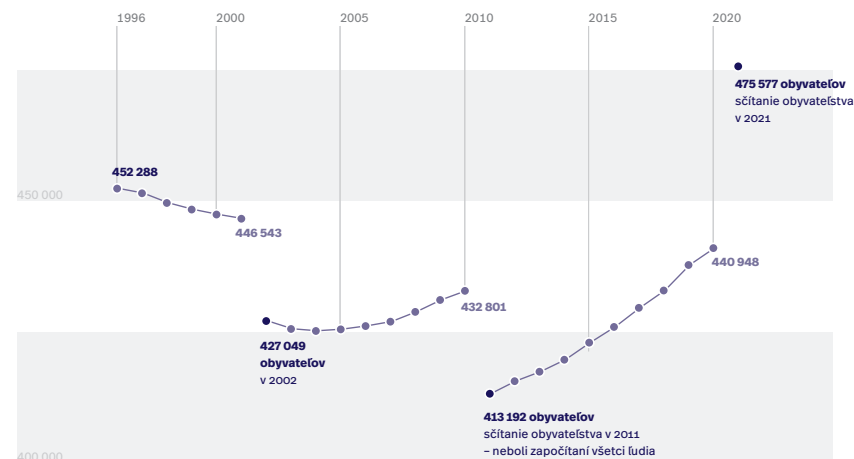
³ Zdroje dát: Štatistický úrad SR, Ministerstvo vnútra SR, Inštitút finančnej politiky

⁴ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom? Manuál participatívneho plánovania a socio-priestorového mapovania v Bratislave*. 2021.

⁵ BLEHA, B., ŠPROCHA, B., VAŇO, B. *Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta SR Bratislavy do roku 2050*. 2018.

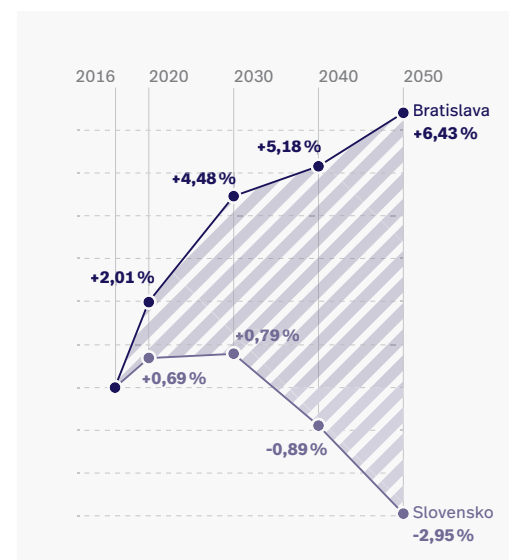
⁶ Eurostat. 2020.

GRAF 1 Populácia Bratislavy 1996 – 2021



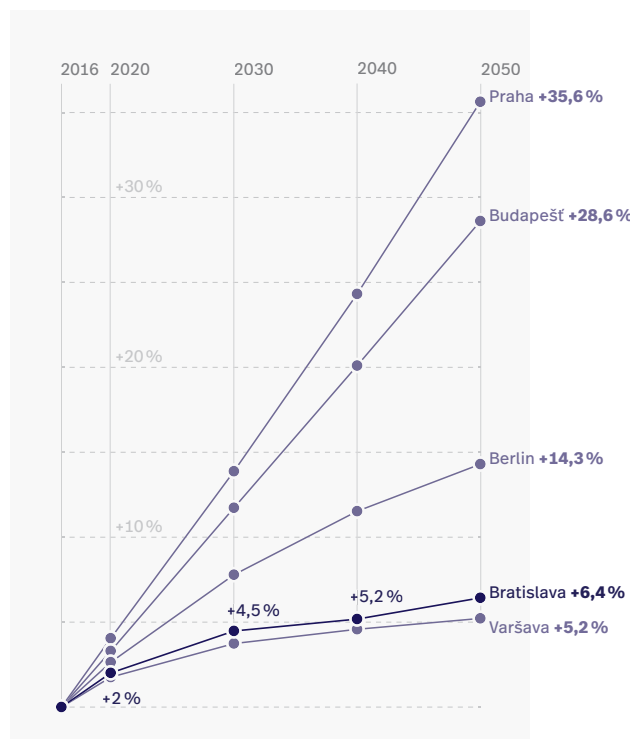
Zdroj dát: Štatistický úrad SR, Ministerstvo vnútra SR, Inštitút finančnej politiky

GRAF 2 Populačná prognóza (v %) pre bratislavský metropolitný región a Slovenskú republiku



Zdroj dát: Eurostat

GRAF 3 Populačná prognóza pre vybrané metropolitné regióny v krajinách strednej Európy

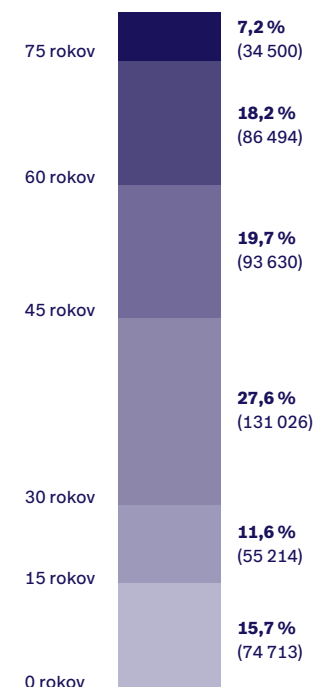


Zdroj dát: Eurostat

Aj keď rastúce populačné trendy sú pre hlavné mestá strednej Európy pozitívne, musíme mať na pamäti, že aj tu sa v budúcnosti zvýši zastúpenie starších ľudí a zníži sa počet ľudí v produktívnom veku.⁷ Aktuálne je veková štruktúra Bratislavy rozložená tak, že najväčšia časť populácie je vo vekovej kategórii 30 – 44 rokov. Druhá najpočetnejšia kategória je vo veku 45–59 a tretia najvýznamnejšia skupina vo veku 60–74 rokov. Podľa prognózy do roku 2050 sa bude výrazne

⁷ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom? Manuál participatívneho plánovania a socio-priestorového mapovania v Bratislave.* 2021. p. 64.

GRAF 4 Veková štruktúra obyvateľov Bratislavy



Zdroj dát: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov, 2021

zmenšovať skupina v produktívnom veku 15–64, zatiaľ čo bude rásť populácie v seniorskom veku.⁸

Napriek migrácii a pozitívnejším trendom pôrodnosti, Bratislava jasne starne. Tento negatívny demografický trend sa bude postupne prehľbovať. Očakáva sa, že podiel obyvateľov starších ako 65 rokov v roku 2050 vzrastie zo súčasných 18,5 % na 30 % (**GRAF 5**). V piatom bratislavskom okrese dôjde k ešte výraznejšiemu starnutiu – vo veku

⁸ Populačná prognóza vybraných vekových skupín pre obdobie 2019–2050. Zdroj: BLEHA, B., ŠPROCHA, B., VAŇO, B. *Štúdiá demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050.* 2017.

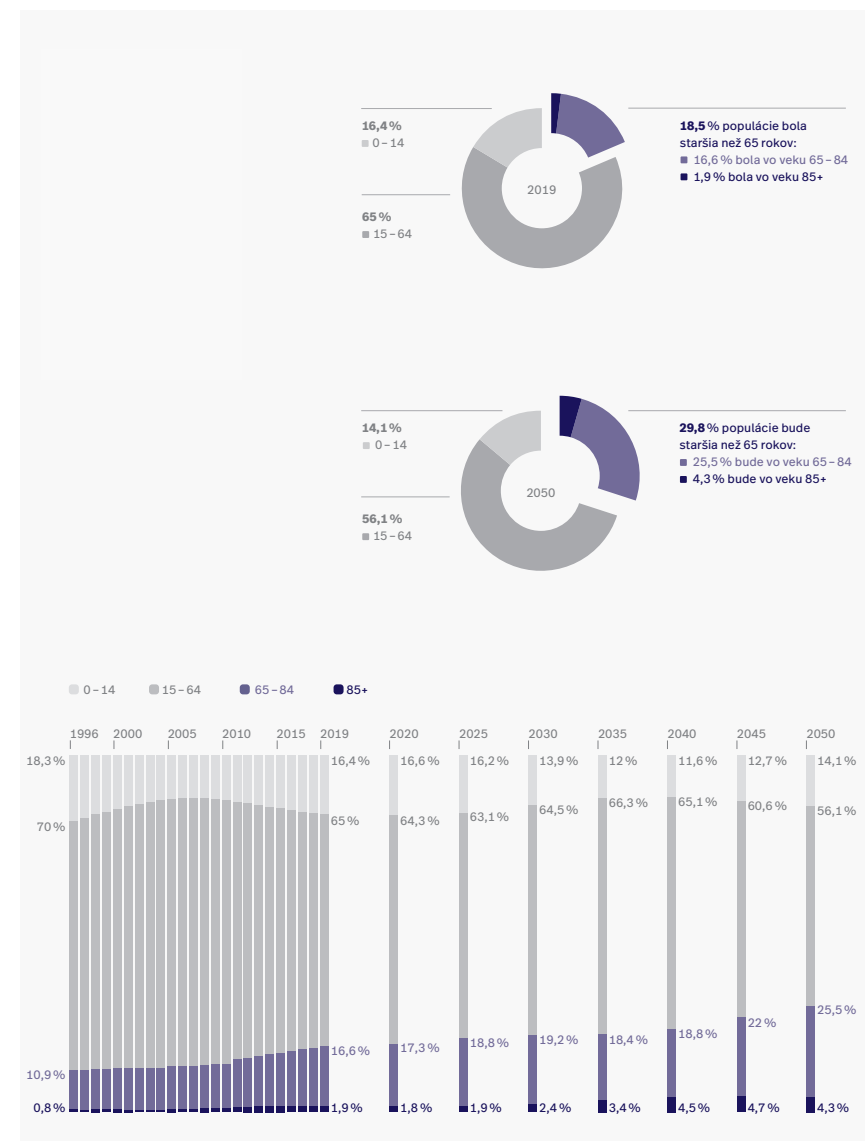
nad 65 rokov bude viac ako tretina populácie. Meniace sa proporcie medzi populáciou v produktívnom veku a seniorskou populáciou si vynúti zmeny v mnohých aspektoch fungovania mesta, od lekárskej starostlivosti po verejnú dopravu. Téma aktívneho starnutia, tvorby ekonomiky, ktorá zahŕňa starších ľudí a starostlivosť, bude v tomto ohľade témou budúcnosti. Ak sa trendy nezmenia, výrazný bude aj ekonomický tlak, pretože ešte menšia skupina v produktívnom veku bude musieť podporovať, resp. vyvážiť väčšiu skupinu dôchodcov.⁹

Čo sa vzdelanostnej štruktúry obyvateľov Bratislavy týka, štruktúra je rozložená zásadne odlišne v porovnaní s celoslovenským rozložením (**GRAF 6**). Celoslovenský priemer je len 18 %, avšak v Bratislave tvoria vysokoškolsky vzdelaní dokonca najpočetnejšiu kategóriu (36,6 %). Základné vzdelanie má v Bratislave 9 % obyvateľstva, v celej SR je to skoro 17 %. Výraznejšia disproporcija existuje ešte pri kategórii stredné odborné vzdelanie bez maturity (učňovské vzdelanie), kde v Bratislave táto skupina tvorí len 9 % populácie, kým v celorepublikovej štatistike je to až 19 %¹⁰. Tieto zásadné rozdiely vyplývajú z už spomínanej gravitácie Bratislavy ako centra vzdelanosti aj ekonomického rozvoja, pričom vo väčšej miere láka k migrácií práve skupiny vyššie vzdelaných.

⁹ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom? Manuál participatívneho plánovania a socio-priestorového mapovania v Bratislave*. 2021. p. 66.

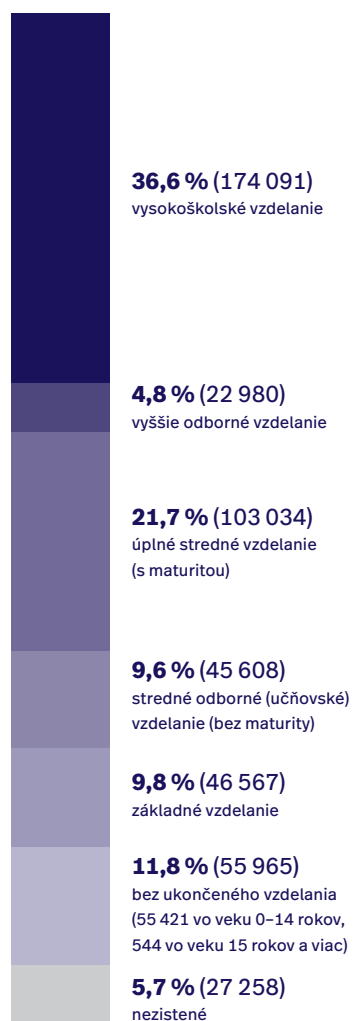
¹⁰ Porovnanie výsledkov na základe najnovších dát zo sčítania obyvateľov, domov. Zdroj: ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. *Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021. Štruktúra obyvateľov podľa najvyššieho dosiahnutého vzdelania v SR k 1.1.2021*.

GRAF 5 Populačná prognóza vybraných vekových skupín pre obdobie 2019 – 2050



Zdroj dát: Štatistický úrad SR, Infostat: Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050

GRAF 6 Vzdelanostná štruktúra obyvateľov Bratislavy v roku 2021



Zdroj dát: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov, 2021¹¹

11 ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021.

B.1 MESTSKÝ ROZVOJ A ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE

Hlavným cieľom mestského plánovania je udržateľný rozvoj mesta a hlavným problémom – paradoxne – jeho slabo vnímateľný priemet do rozvoja územia. Prakticky všetky aktivity súvisiace s rozvojom mesta majú pre svoju realizáciu adekvátne územné nároky a hlavným nástrojom pre ich koordináciu je od roku 2007 Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, 2007, v znení zmien a doplnkov (ďalej „*územný plán*“).

V dobe prípravy územného plánu boli odsúhlasené hlavné strategické ciele rozvoja mesta ako ťažiskový podklad pre spracovanie územného plánu:¹²

- Hlavným cieľom bolo rozvíjať mesto ako vedecko-výskumné a vzdelávacie centrum, mesto na Dunaji, mesto rešpektujúce svoje prírodné a kultúrne hodnoty a orientované na zvyšovanie kvality životného prostredia a zlepšovania kvality života obyvateľov pretrvali do súčasnosti; toto smerovanie mesta pretrvalo do súčasnosti.
- Rozvoj novej zástavby mal byť podmienený vybudovaním dopravnej infraštruktúry s dôrazom na udržateľnosť dopravnej situácie v čase a priestore a orientáciou na dominantný podiel mestskej hromadnej dopravy na delbe prepravnej práce.
- Limitujúcim faktorom urbanistického rozvoja mesta mal byť rešpekt k poľnohospodárskej a lesnej pôde.

Dokumenty, stratégie, koncepcie, programy spracovávané po roku 2007 obsahujú v zásade rovnaké ciele a princípy udržateľného mestského rozvoja, v modernej terminológii prezentované pojmami ako „odolné mesto“, „územná recyklácia“, „metropolitný rozvoj“, „adaptácia na zmenu klímy“, „Smart City“, „environmentálne udržateľné mesto“, „krajinnoeologický plán“ a iné.

Súčasný stav rozvoja mesta v porovnaní s desaťročia deklarovanými cieľmi udržateľného rozvoja mesta signalizuje závažný **problém** v koordinácii a zosúladovaní rozvojových politík s územnými prejavmi, s postupmi územného plánovania a s realizačnými prístupmi.

Problémy rezonujú hlavne v oblastiach:

- **dopravy** – zvyšovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- **priestorového rozvoja** – rozširovanie zástavby do poľnohospodárskej krajiny;
- **kompaktného mesta** – zanedbané a nevyužívané územia – „diery“ v compactnej urbánnej štruktúre – zaradené do registra brownfieldov,¹³

¹² Uznesenie č. 43/1999 Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy.

¹³ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Urbanistická štúdia brownfieldy na území mesta Bratislavy*. 2019.

- **kvality životného prostredia** – znižovanie kvality mestskej klímy a pod.

Zlá dostupnosť bývania a sociálnej infraštruktúry pre mladé rodiny a seniorov signalizuje vážny sociálny, ekonomický i kultúrny problém mestskej spoločnosti. Nedostatok mestských pozemkov (a finančných zdrojov) pre budovanie nájomných bytov, parkov, dopravnej a sociálnej infraštruktúry ohrozujú plnenie cieľov verejného záujmu.¹⁴ **Teritóriom vzniku týchto problémov je (minimálne) celý metropolitný región Bratislavy, no teritóriom ich silných negatívnych dopadov je predovšetkým mesto.**

Súčasný problém vo vývoji mesta reflektujú širší celospoločenský vývoj. V oblasti územného a mestského rozvoja možno vnímať spomalenie pri presadzovaní riešení aj v dôsledku dvojstupňovej samosprávy na úrovni mesta a slabých kompetencií mesta vo vzťahu k svojmu spádovému územiu – metropolitnému (funkčnému mestskému) regiónu. Roztrieštenosť kompetencií prekáža vecnej komunikácii nielen o rozvoji mesta ako centra metropolitného regiónu, ale aj o rozvoji mesta ako jednej komplexnej entity, ktorá zladuje záujmy na jej území.

Absencia kontinuálneho dialógu na úrovni spoločnej komunikačnej platformy sa javí ako jeden z odstrániteľných problémov spôsobujúcich slabú koordináciu územného a mestského rozvoja. Odstránenie problémov súvisí aj s nepolitickými predpokladmi rozhodovania a aktívnejšou formou odprezentovania odborných výstupov v procese nastavovania dlhodobých a krátkodobých cieľov územného a mestského plánovania v metropolitnom regióne. Dôležité je napríklad zladovanie metodík spracovania územných plánov a rozvojových koncepcií; zosúladenie kompetencií s cieľmi rozvoja; zdieľanie a aktualizovanie databáz a pod.

Hlavný problém v mestskom rozvoji a územnom plánovaní územia Bratislavy a jej zázemia predstavujú neadekvátne prístupy k plánovaniu územia. Analytická časť je rozdelená na jednotlivé problémy, pričom problémy 1-5 predstavujú príčiny hlavného problému a problémy 6-10 predstavujú ich dôsledky.

¹⁴ V súvislosti s vojnou na Ukrajine, ktorá vypukla v marci 2022, sa riziko prehlbovania týchto problémov ešte zvyšuje.

Východisko 1: Neadekvátne kompetencie a právna úprava územného plánovania územia metropolitného regiónu Bratislavy

Územná samospráva Bratislavy je dnes vysoko politicky a kompetenčne fragmentovaná; zodpovednosť za výkon jednotlivých kompetencií je rozdelená medzi viacero *de iure*¹⁵ rovnocenných subjektov s priamou politickou legitimitou, ktoré nie sú vzájomne v hierarchickom postavení (mestské časti, mesto a vyšší územný celok/kraj). Dôvody tohto stavu sú do veľkej miery historické – množstvo mestských častí bolo historickými, samostatnými obcami či mestami okolo Bratislavy, z čoho pramení ich vlastná identita či osobitne blízky vzťah s obyvateľmi.¹⁶

Politická a kompetenčná fragmentácia územia Bratislavy je umocnená skutočnosťou, že časť kompetencií vykonávaných samosprávou predstavuje prenesený výkon štátnej správy s prvkami subordinácie, a tiež tým, že do miestnych politík vstupujú aj úrovne samotnej štátnej správy. Fragmentácia naprieč územím a kompetenciami zapríčiňuje chýbajúcu alebo nejasnú politickú zodpovednosť, kapacitnú a technickú neefektívnosť ako aj nevhodnosť pri výkone bežných činností ako správa a údržba komunikácií či verejných priestorov.¹⁷ V súčasnosti za vybrané agendy (napr. starostlivosť o pozemné komunikácie) zodpovedajú zároveň mestská časť, mesto a kraj.

Azda najvypuklejšia je fragmentácia strategického plánovania mesta, samosprávneho kraja a mestských častí. Strategické plánovanie územnej samosprávy sa obvykle deje bez väčšej vzájomnej koordinácie, bez hierarchizácie či subordinácie procesov a výstupov. Ani mestské časti nie sú *de iure* viazané zásadnými strategickými dokumentami mesta ako napríklad program rozvoja obce, či inými politikami mesta s celomestským významom.

V dôsledku absentujúcej subordinácie tak dochádza k tomu, že na území Bratislavy vzniká spravidla 19 strategických dokumentov

¹⁵ *de iure*, latinsky právne

¹⁶ Tento blízky kontakt s obyvateľmi pritom umožňuje spoznať miestne pomery či priniesť výkon samosprávnych kompetencií bližšie k ľuďom.

¹⁷ ČERNĚNKO T., KUBALA J. *Výzva pre slovenské metropolý: analýza alternatívnych usporiadaní výkonu správy Bratislavy a Košíc*. 2019. Autori odhadujú úsporu takmer až na úrovni 20 miliónov EUR ročne pri zmene administratívneho usporiadania Bratislavy, v závislosti od zvoleného modelu usporiadania.

a rôznych politík, a to často v oblastiach zdieľaných, resp. nejasne rozdelených kompetencií.¹⁸ Pritom však celomestské strategické plány a politiky riešia celomestské záujmy urbánneho systému v jeho funkčných väzbách a významne kompetenčne a politicky presahujú územia individuálnych mestských častí. Zladenie alebo zjednotenie vybraných politík mestských častí a potrieb nadväzných kapacít s územným plánovaním môže priniesť ďalšie významné benefity obyvateľom (napr. plánovanie kapacít materských škôl či základných škôl v kontexte územného plánovania).

Vo vzťahu k územiu bratislavského metropolitného regiónu je osobitným problémom nízke prepojenie územného plánovania a územných plánov obcí Bratislavského samosprávneho kraja (no tiež vybraných obcí Trnavského samosprávneho kraja) a Bratislavy, ktoré sú však významne napojené na mesto ako spádové sídlo a jeho funkcie. Dlhodobou zvyšujúca sa ekonomická sila mesta v dôsledku prítomnosti množstva atraktívnych zamestnávateľov, poskytovateľov služieb, celoštátnych významných politických a kultúrnych inštitúcií zvyšuje potrebu zásadnej koordinácie územného, dopravného aj strategického plánovania mesta a okolitých obcí, na ktorú súčasné inštitúcie a legislatíva nie sú dostatočné.

Nedostatočný výkon kompetencií a úloha územnej samosprávy a rozdrobenie týchto kompetencií na rôzne úrovne samosprávy, navyše do určitej miery nekorešpondujúce s priestorovou, funkčnou logikou územia, prispieva k nedostatočnému riešeniu priestorových problémov prelievajúcich sa naprieč metropolitným regiónom (ang. *spillover effects*). Hlavné mesto nedisponuje nástrojmi a kompetenciami na ovplyvnenie rozvoja svojho zázemia, pričom sa však negatívne dopady nevhodne plánovaného rozvoja zázemia Bratislavy prejavujú práve najmä v Bratislave. Azda najviditeľnejším dôsledkom tohto nedostatočného prepojenia a koordinácie je „urbánna kaša“ (zvaná aj sídelná kaša, ang. *urban sprawl*) spôsobujúca vážne spoločenské, dopravné, environmentálne a ekonomické nedostatky a problémy.¹⁹

Funkčné, dlhodobé územné plánovanie je predpokladom úspešného mesta a regiónu – umožňuje riešiť zásadné otázky bytovej politi-

¹⁸ Napríklad sa duplicita vyskytuje v kompetenciách plánovania a realizácie kultúrnej politiky, parkovacej politiky, tvorby a údržby zelene a verejných priestranstiev, či komunitného plánovania výkonu sociálnych služieb.

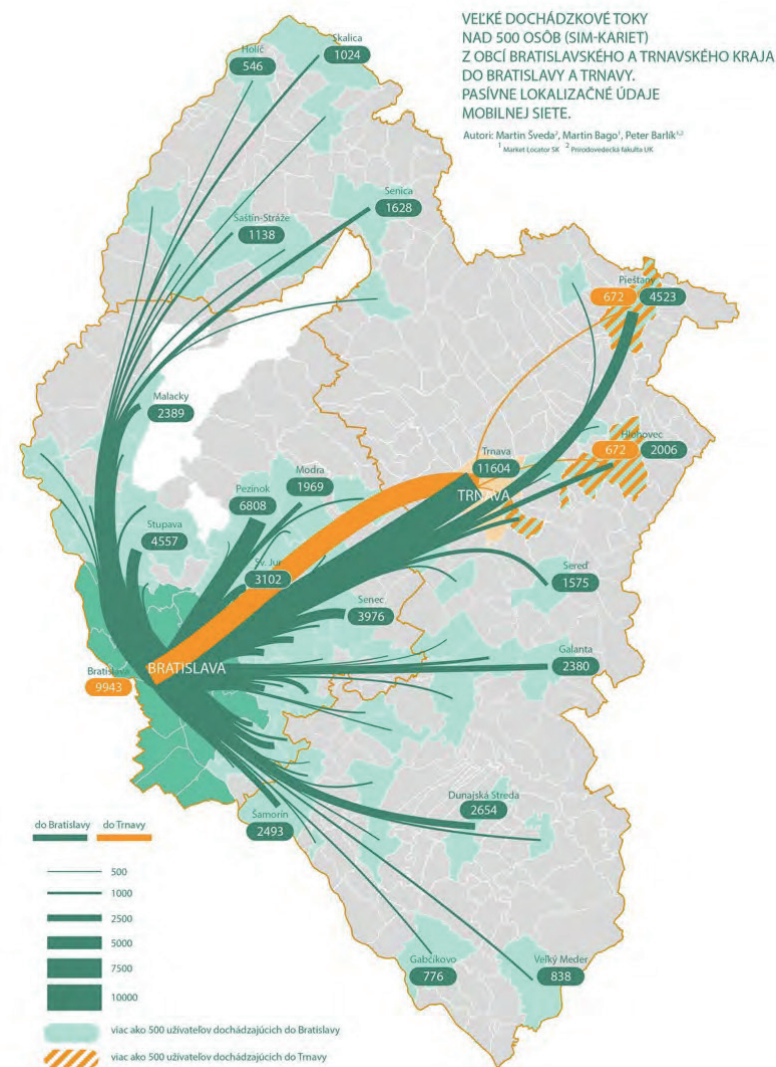
¹⁹ Pozri aj ŠVEDA, ŠUŠKA (2019); HABIBI, ASADI (2011); CARRUTHERS, UFLARSSON (2003); DIELEMAN, WEGENER (2004); RAO (2007). Pozri aj výklad ďalej.

ky, kvality dopravnej infraštruktúry a verejnej dopravy, či environmentálnej politiky mesta. Z pohľadu kvality života v metropolitnom regióne je územné plánovanie zásadné a vyžaduje vysokú odbornosť a zodpovednosť, nakoľko sa dennodenne dotýka každého obyvateľa, ovplyvňuje ekonomickú atraktivitu regiónu a zároveň vplyva na kvalitu bývania a života v meste (v regióne).

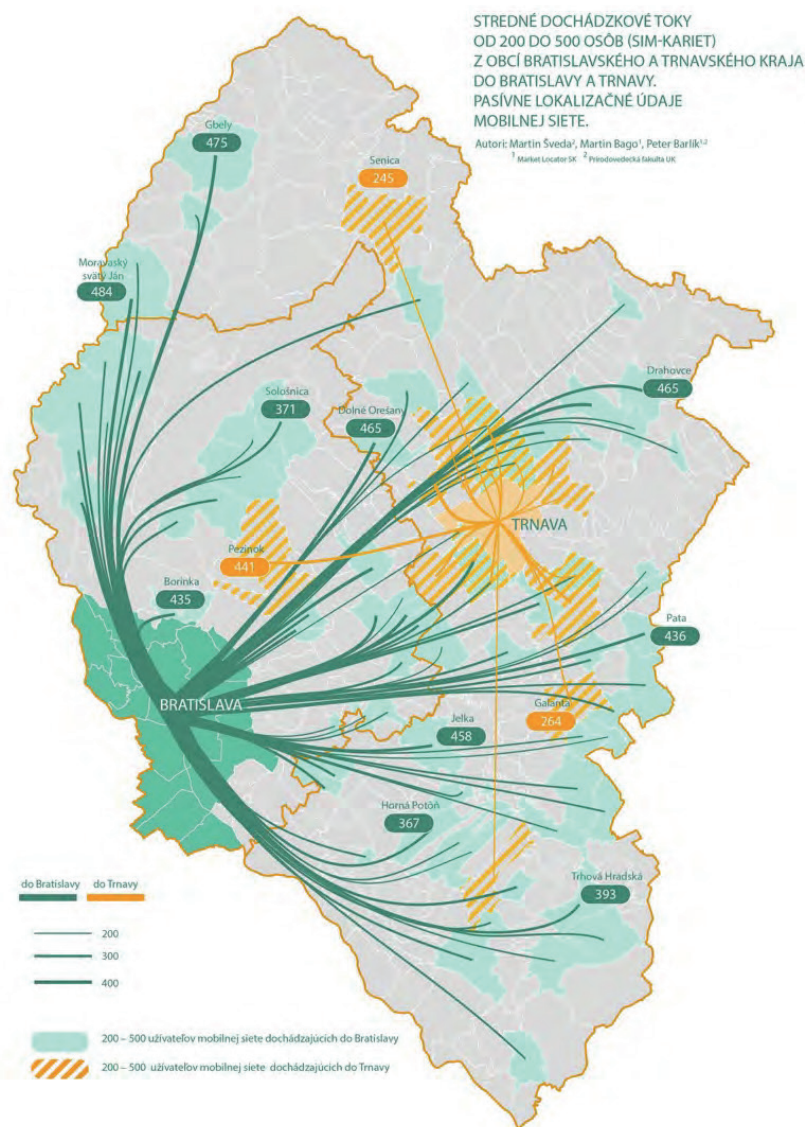
Súčasný model územného plánovania metropolitného regiónu je fragmentovaný, nekoordinovaný a do vysokej miery spolitizovaný na úkor zohľadňovania odborných názorov. Mnohé strategické aspekty územného plánovania vplyvajúce na hlavné mesto sa odohrávajú bez koordinácie a potrebnej odbornosti v gescii okolitých obcí. Hlavné mesto dnes obstaráva a schvaľuje územný plán mesta, má však len minimálny dosah na územné plánovanie okolitého územia (okolitých obcí a miest), napriek jeho vysokej, až existenčne významnej prepojenosti na Bratislavu. Hlavné mesto by sa preto malo usilovať o silnejšiu koordinačnú rolu v oblasti územného plánovania obcí a miest, ktorých rozvoj významne vplyva na situáciu v Bratislave.

Na **OBR. 2** možno vidieť dochádzkové väzby a ich intenzitu do Bratislavy zo satelitných obcí, ktoré "pri plánovaní a budovaní nových rezidenčných projektov často nezohľadňujú potreby dostatočnej kapacity dopravnej infraštruktúry"²⁰, ako aj ďalšie formy občianskej vybavenosti nevyhnutnej pre zabezpečenie vysokej kvality života obyvateľov.

OBRÁZOK 2 Veľké dochádzkové toky nad 500 osôb (nižšie) a stredné dochádzkové toky od 200 do 500 osôb (na ďalšej strane) z obcí Bratislavského a Trnavského kraja do Bratislavy a Trnavy. Pasívne lokalizačné údaje mobilnej siete.



²⁰ ŠVEDA, M., ŠUŠKA, P. (eds.). *Suburbanizácia: ako sa mení zázemie Bratislavy?* 2019.



Zdroj dát: Analýza lokalizačných dát mobilných operátorov v Bratislavskom a Trnavskom kraji pre potreby Bratislavskej integrovanej dopravy, https://www.marketlocator.sk/wp-content/uploads/2020/04/Analiza-lokalizacnych-dat_BID.pdf

Ďalším praktickým aspektom ovplyvňujúcim neadekvátnosť prístupov k územnému plánovaniu je neaktuálnosť stavebnej a územnoplánovacej legislatívy. Zastaranosť tejto legislatívy pritom neumožňuje patrične reflektovať na potreby dynamického rozvoja Bratislavy ako metropoly regiónu a hlavného mesta SR. Predmetom oprávnenej kritiky je taktiež slabá flexibilita územných plánov v súvislosti s rýchlo meniacimi sa podmienkami veľkomesta, ale aj zdĺhavý proces obstarávania a schvaľovania územnoplánovacej dokumentácie. Po prijatí novej legislatívy navyše bude potrebné vypracovať novú metodiku spracovania územného plánu, čo však vytvára príležitosť pre skvalitnenie a spružnenie procesov a samotných územnoplánovacích dokumentov.

V súčasnosti sa v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky na roky 2021-2024 pripravuje nová legislatíva pre územné plánovanie, stavebný poriadok a výstavbu, rozdelená na dva samostatné, navzájom previazané zákony.²¹ Návrhy zákonov majú ambíciu posilniť výskum, stanovovať zásady územného plánovania, profesionalizovať štátnu správu, znižovať administratívnu záťaž elektronizáciou a digitalizáciou dát. Z hľadiska novej legislatívy sú pre Bratislavu zásadné predovšetkým nasledovné inštitúty:

Možnosť spracovania metropolitného plánu, ktorý by posilnil osobitné postavenie Bratislavy v rámci regiónu a pomohol riešiť problémy vyplývajúce z rozsahu jej kompetencií.²² Metropolitný územný plán by mohol zohľadňovať a riešiť širšie vzťahy v území metropolitného regiónu Bratislavy.

Zachovanie vydávania záväzného stanoviska ako podkladu pri povolovaní výstavby a činností podľa osobitných predpisov na úrovni hlavného mesta. Záväznými stanoviskami sa posudzuje súlad plánovanej výstavby so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie, vďaka čomu je možné koordinovane pristupovať k plánovaniu a efektívne ovplyvňovať rozvoj na území mesta²³. Dopady novej výstavby, zvlášť väčších developerských zámerov, presahujú územia jednotlivých častí mesta.

²¹ V závere písania analytickej časti došlo k schváleniu novej stavebnej aj územnoplánovacej legislatívy v parlamente.

²² Uvedené sa napokon vo finálnom znení zákona o územnom plánovaní schválilo len v oklieštenej verzii.

²³ Uvedené bolo napokon presunuté do pripravovanej novely Zákona o Bratislave.

Špecifické postavenie Bratislavy definuje iné nároky na územný rozvoj ako menšie obce a mestá, preto je rovnako dôležitá možnosť všeobecne záväzným nariadením ustanoviť osobitné podmienky na priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia a územno-technické požiadavky na výstavbu na území hlavného mesta (Bratislavské územné predpisy).

Východisko 2: Chýbajúce dáta a analytické podklady pre efektívne územné plánovanie a rozvoj mesta

Ako sme uviedli v analytickej časti **B.3 ROZVOJ INŠTITÚCIÍ A DIGITALIZÁCIA**, historicky nekoncepčný prístup k zberu dáta a tvorbe analytických podkladov postihuje prierezovo všetky aspekty plánovania a tvorby mesta. Obzvlášť dôležité je pritom plánovanie a tvorba politik založených na dátach práve v oblasti mestského rozvoja a územného plánovania. V tejto oblasti mesto čelí niekoľkým osobitným problémom.

Pri verejne dostupných zdrojoch dát narážame na problém nedostatočného množstva, relevantnosti, časového horizontu alebo detailu zberu dát – verejne poskytované databázy často nie sú postačujúce. Napríklad Štatistický úrad Slovenskej republiky poskytuje širokú škálu databáz, no zameriava sa na celé územie Slovenskej republiky a jej územné jednotky. Problémom pri týchto registroch je ich nedostatočný detail, ktorý je pre mesto kľúčový – dátové výstupy štátu sú zväčša evidované na úrovni štátu, či samosprávnych krajov, v lepšom prípade na úrovni mesta. Obvykle však nejdú na nižšiu úroveň detailu, ktorá môže byť lokálne významná. Verejné databázy taktiež nezisťujú všetky potrebné ukazovatele, a preto nie sú pre mesto dostatočné – nedostatočne zohľadňujú miestne potreby. V dôsledku toho mesto musí zbierať vlastné dáta, čo je časovo náročný proces.

Problémom je aj zdieľanie, výmena alebo kúpa dát medzi viacerými subjektmi. Takáto spolupráca obvykle funguje na reciprocite alebo na komerčnej báze. Pôvodní autori databáz si uvedomujú dôležitosť dát a ich využiteľnosť, čo sa odráža v ich vysokej cene. Navyše dnes nie je praxou, aby všetky potrebné zložky verejnej správy zdieľali alebo boli ochotné vymieňať si dáta vyhovujúcimi spôsobmi vo vyhovujúcich formátoch. Do budúcnosti by bolo vhodné zabezpečiť účasť čím väčšieho množstva subjektov tvoriacich dáta na nekomerčnej báze na opendata portáli hlavného mesta (napr. hlavne mestské časti, samosprávny kraj a pod.). Ideálnym riešením je nastavenie vhodného

komunikačného kanálu so subjektmi, ktoré zbierajú dáta (napríklad ŠÚ SR, CVTI) a dohoda na pravidelnom zdieľaní, v určitých časových intervaloch.

Absencia jednotnej metodiky tvorby územných plánov, ale aj štandardizácie dát spôsobuje, že jednotlivé samosprávy nepoužívajú navzájom kompatibilné systémy dát. Pri digitalizácii dát v územnom plánovaní sa využívajú najmä priestorové dáta vo formátoch kompatibilných s tzv. opensource softvéri, ale aj licencovanými softvéri. Problémom je však vyskytujúca sa nekompatibilita dát od architektov a urbanistov, či absencia georeferencovania dát, bez ktorých informácie nemožno správne situovať na mape.²⁴ Je preto potrebné pracovať na štandardizácii práce s dátami.

V minulosti bola problémom aj duplicita dát, čo úzko súvisí s absenciou pasportizácie dát – teda vytvorením zoznamu všetkých dostupných dát na jednom mieste. Mesto pristúpilo k centrálnemu obstarávaniu dát pre účely mesta, práve za účelom vyvarovania sa vzniku duplicit. Jedným z hlavných limitov efektívnej implementácie dátových analýz a následných koncepcií a stratégií do rozvoja mesta je aj absencia centrálnej databázy, ako i databázy plánovaných projektov a rekonštrukcií predovšetkým na úrovni mesta a jeho mestských častí.

Nevyhnutným predpokladom pri spracovaní a aktualizovaní územného plánu sú aktuálne územnoplánovacie podklady. Je potrebné mnohé z nich spracovať alebo aktualizovať, pozri **TABULKU 1**. Aktualizácia územnoplánovacích podkladov však musí prebiehať systematicky a v pravidelných intervaloch, pričom v dôsledku množstva projektov a ich prioritizácii sa tomu nevenuje dostatočná pozornosť. Momentálne sa na zjednodušenie procesov a zberu dát využíva implementácia informačných technológií, pričom vhodným spôsobom integrácie

²⁴ Územné plánovanie ako interdisciplinárna veda si vyžaduje rýchlejší, dostupnejší prístup k širšiemu okruhu dôležitých geografických informácií. GIS platforma je výkonný analytický nástroj, ktorý môže slúžiť aj ako vplyvný komunikačný nástroj. Vďaka jednotnému systému na aktualizáciu a objektivizáciu dát môžu zainteresované strany okamžite pristupovať k informáciám, ktoré potrebujú namiesto toho, aby museli prechádzať množstvom analógových dokumentov, pevnými diskami alebo pokúšať sa vystopovať údaje naprieč oddeleniami. Digitálne spracovanie územných plánov a rozvojových koncepcií umožňuje zosúladenie metodík a otvára možnosti jednotného prístupu k dátam. GIS možno použiť na vytvorenie verejného portálu, ktorý otvára tok informácií medzi vládnymi organizáciami, samosprávami a verejnosťou. Samosprávy môžu rýchlo zdieľať informácie, zatiaľ čo verejnosť má samoobslužný prístup k informáciám, ktoré potrebuje.

a zdieľania dát naprieč všetkými zložkami verejnej správy by bolo vytvorenie jednotnej metodiky zberu a zdieľania dát a ich technických parametrov. Takémuto účelu by mohol slúžiť centrálny dátový register, prípadne dátová platforma s možnosťou nie len zhromažďovať, ale ideálne i vizualizovať dáta v reálnom čase pre rozličné skupiny používateľov. Spolahlivé napĺňanie databáz v reálnom čase by umožnilo upustiť od potreby spracovávať aktualizácie územnoplánovacích podkladov.

TABUĽKA 1 Stav územnoplánovacích podkladov

Územná prognóza	Dátum spracovania
Demografická a socioekonomická prognóza rozvoja hlavného mesta SR Bratislava	-
Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta SR Bratislavy do roku 2050 (obsahuje prognózu vývoja obyvateľstva Bratislavy do r. 2050)	2017
Územné generely	
Územný generel zelene (priorita)	1999
Územný generel vodných tokov a protipovodňovej ochrany mesta Bratislavy (priorita)	aktuálny
Územný generel bývania (priorita)	2005
Územná analýza záhradkárskeho a chatových osád mesta Bratislavy (priorita)	1998
Územná analýza administratívy	-
Územný generel výrobnjej hospodárskej základne a výskumno-vývojovej základne (priorita)	-
Územný generel obchodu služieb a verejného stravovania	-
Územný generel zdravotníctva	2014
Územný generel sociálnej starostlivosti	2014
Územný generel školstva	2014
Územný generel športu a rekreácie	2009
Územný generel poľnohospodárskej výroby	cca 1985

Územný generel lesného hospodárstva na území hl. m. SR Bratislavy	cca 1987
Územný generel zásobovania vodou	2009
Územný generel odkanalizovania	2009
Územný generel zásobovania plynom	2002
Koncepcia tepelnej energetiky	2007
Územný generel telekomunikácií	1999
Územný generel zásobovania elektrickou energiou	2001
Územný generel dopravy	2015

Zdroj dát: *vlastné spracovanie*

Chýbajúce analytické podklad a dáta v oblasti životného prostredia

Územný plán je pre mestá základným nástrojom nielen územného rozvoja ale aj starostlivosti o životné prostredie. Potrebné informácie preberá z iných relevantných podkladov, ako sú projekty pozemkových úprav, lesných, vodohospodárskych, závlahových a melioračných úprav pozemkov, dokumenty územného systému ekologickej stability, programy starostlivosti o prírodu a krajinu, programy odpadového hospodárstva a iné, ktoré sú však častokrát neaktuálne. V tejto časti predstavíme zásadné chýbajúce podklady a dáta pre oblasť životného prostredia.

Ekologická sieť mesta – nedostatočne podrobné a nekomplexné plánovanie zeleno-modrej infraštruktúry v meste

Bratislava oproti iným mestám zaostáva, čo sa týka aktuálnosti, komplexnosti a funkčnosti svojej ekologickej siete. Platným podkladom pre ÚPN mesta je *Regionálny územný systém ekologickej stability* (SAŽP, 2005), ktorý je pre dnešné potreby neaktuálny a v mnohých

ohľadoch nie je dostatočne podrobný.²⁵ V Bratislave taktiež chýba podpora v tejto oblasti vo forme miestnych územných systémov ekologickej stability (MÚSES), ktoré sú v zmysle štatútu hlavného mesta v kompetencii mestských častí. Dôsledkom toho je, že mesto nemá v plánovacej rovine a schvaľovacej činnosti dostatočne podrobné a kvalitné podklady pre zabezpečenie zachovania ekologickej stability a ekosystémových služieb v intraviláne ale aj v extraviláne.

Nedostatočná znalosť stavu životného prostredia – neaktuálnosť informácií o priestorových potenciáloch a limitoch rozvoja mesta

Mesto vníma prírodný potenciál, keďže prírodné plochy zelene tvoria takmer 1/3 jeho rozlohy, ako aj potrebu ho chrániť a využívať udržateľným spôsobom. Takisto mesto vníma potrebu mať dostupné aktuálne informácie o životnom prostredí. Tento problém bol identifikovaný aj v analytickej kapitole **B.5 ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**. Ako príklad môžeme uviesť oblasti hluku a znečistenie ovzdušia. Oba faktory súvisia najmä s rozvojom cestnej dopravy. Medzi staré hlukové záťažové faktory v meste sa radí aj železničná a električková doprava. Dopady oboch faktorov sú dnes v rámci Bratislavy málo preskúmané – pri oboch je príčinou nedostatok vstupných dát – najmä neaktuálny dopravný model (z roku 2014) a nedostatok konkrétnych informácií o ich dôsledkoch pre zdravie obyvateľov a obyvateľiek mesta.

V oboch prípadoch je prijatie efektívnych opatrení závislé od spolupráce mesta s ďalšími aktérmi – okresným úradom životného prostredia, pôvodcami znečisťovania ovzdušia a hluku, prevádzkovateľmi ich zdrojov, ďalšími úradmi, rezortnými organizáciami, mestskými časťami a pod., ktoré majú v tejto oblasti isté kompetencie a/alebo povinnosti. Je však potrebné o type a umiestnení opatrení rozhodovať na základe relevantných, aktuálnych a dostupných dát, ktoré však momentálne absentujú (napr. komplexný dopravný model, podľa

²⁵ ÚSES je v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny je dokumentácia ÚSES dokumentáciou ochrany prírody a krajiny a vytváranie a udržiavanie územného systému ekologickej stability je verejným záujmom. Zákon definuje ÚSES nasledovne: ÚSES je taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu. Viac informácií o systémoch ekologickej stability tu: <https://www.sazp.sk/zivotne-prostredie/starostlivost-o-krajinu/zelena-infrastruktura/uzemny-system-ekologickej-stability-uses.html>

ktorého by bolo možné presnejšie stanoviť znečistenie ovzdušia, produkciu emisií, hladiny hluku, ktorý by čerpal z dlhodobého monitoringu priamo v teréne).

Bratislava má taktiež zastaralé informácie týkajúce sa krajinno-ekologických podmienok (krajinno-ekologický plán hlavného mesta Bratislavy – podkladom pre vypracovanie ÚPN v roku 2007) a nemá aktuálne informácie o prognóze ich budúceho vývoja. Ďalšia z oblastí, kde mesto nemá dostatok informácií, je podzemné rozšírenie a miera kontaminácie (vrátane možných scenárov budúceho vývoja) environmentálnymi záťažami (napr. potreba monitorovania prúdenia podzemnej vody, klimatických podmienok, tvorba podrobných meteorologických predpovedí a výstrah, a pod.).

Okrem vyššie uvedených generelov je niekoľko ďalších podkladov v oblasti životného prostredia, ktoré sú neaktuálne a vyžaduje sa ich aktualizácia:

1. Akčný plán adaptácie na zmenu klímy hlavného mesta SR Bratislavy 2017 – 2020;
2. Akčné plány ochrany pred hlukom Bratislavskej aglomerácie pre stav v r. 2016;
3. RÚSES mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) – Aktualizácia prvkov RÚSES mesta Bratislavy (SAŽP, 2005);
4. Strategická hluková mapa Bratislavskej aglomerácie pre stav v r. 2016.

Nedostatočné a neaktuálne dáta o stave verejných priestorov

Nedostatočnému množstvu, kvalite či aktuálnosti dát čelí aj plánovanie a tvorba verejných priestorov. Dáta v tejto oblasti môžeme rozdeliť na dáta o stave verejného priestoru (tzv. *pasporty*), ale i komplexnejšie dopravné dáta, či socio-ekonomické a behaviorálne dáta o obyvateľoch mesta. Mestu v súčasnosti chýba aj pasport komunikácií, chodníkov a prístrojovej zelene – dokument mapujúci kvantitatívne i kvalitatívne parametre jednotlivých súčastí ulice.

Z tohto dôvodu MIB v roku 2021 pristúpil k postupnej snahe o tvorbu tzv. Atlasu pobytovej kvality. Cieľom projektu je vytvoriť komplexný katalóg ideálneho stavu a rozsahu požadovaných údajov, ktoré by uľahčili plánovanie a tvorbu verejných priestorov v meste; katalóg aktuálne dostupných údajov v rámci mestských databáz, alebo iných verejne prístupných databáz a registrov. Súčasťou týchto podkladov

sú aj participatívne mapovania a pozorovania. Tieto katalógy je však potrebné neustále rozširovať o dostupné datasety.

Východisko 3: Poddimezované odborné kapacity

Ľudský kapitál sa spája so širokým spektrom ekonomických i mimoekonomických prínosov. V oblasti územného plánovania a mestského rozvoja sa spája s vysokými nárokmi na celoživotné vzdelávanie, rozvíjanie špecializácie a orientácie v súvisiacich odboroch. Vyžaduje sa spracovanie dokumentov s vysokou mierou kredibility i realizovateľnosti. Aj Stavebný zákon výslovne vyžaduje, aby sa územnoplánovacia činnosť vykonávala podľa najnovších poznatkov spoločenských, prírodných a technických vied a poznatkov o stave životného prostredia.

Nový zákon o územnom plánovaní (ďalej aj „zákon“) okrem iného navrhuje zriadenie Úradu pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky (ďalej len „úrad“) a Rady územného plánovania ako odborného orgánu pre oblasť sledovania vývoja a trendov v oblasti územného plánovania, prípravy koncepčných dokumentov, všeobecne záväzných právnych predpisov, metodických usmernení a rozhodnutí úradu v oblasti územného plánovania. Nový odborný orgán by mal byť zložený zo zástupcov orgánov štátnej správy, orgánov územnej samosprávy, profesijných organizácií, vysokých škôl, vedeckových-skumných inštitúcií a odbornej verejnosti.

V legislatívnom návrhu rezonuje zámer posilniť pozíciu odborníkov v procese územného plánovania a tiež signál pre profesionalizáciu odborných zložiek mesta. Mesto ako orgán územného plánovania by sa preto malo zamerať na personálne dobudovanie štruktúr zodpovedných za prípravu a spracovanie koncepčných a strategických dokumentov pre riadenie rozvoja mesta.²⁶ Vzhľadom k dlhodobému absentujúcim personálnym kapacitám v oblasti urbanizmu na Slovensku je dôležitý nielen kontakt s akademickou obcou, ktorá tieto kapacity má produkovať, no tiež zabezpečovanie konkurencieschopných pracovných podmienok. V neposlednom rade je potrebné, aby mesto disponovalo patričnými kapacitami, zvlášť pre tvorbu nového územného plánu, nakoľko súčasné kapacity mesta najmä v oblastiach

²⁶ ÚRAD VLÁDY SR. *Návrh zákona o územnom plánovaní – nové upravené znenie*. 2021.

urbanizmu a územného plánovania, dopravy, zelenej infraštruktúry, analýz a dát, nie sú dostatočné.²⁷

Východisko 4: Absentujúce komunikačné platformy

Územné plánovanie je prierezovým plánovaním, ktoré má najmä koordinačnú úlohu zosúlaďovať jednotlivé činnosti a záujmy v území. Pripisujú sa mu však aj úlohy a očakávania mimo jeho pôsobnosti a mnohé rezortné rozhodnutia (sektorový prístup v riešení rozvojových zámerov) sa do koordinácie územného plánovania dostávajú až dodatočne a v hierarchii stanovenej Stavebným zákonom. V zladzovaní očakávaní zohráva dôležitú rolu komunikácia.

Komunikáciu môžeme vnímať v dvoch úrovniach: na vertikálnej, teda štát – samosprávny kraj – mesto, ale aj na horizontálnej úrovni, teda mestá a obce medzi sebou, no tiež vo vzťahu k verejnosti. Vzájomnou komunikáciou sa vytvára predpoklad spolupráce medzi mestami a obcami v rámci tzv. funkčných mestských celkov. Vytváranie pozitívneho vzťahového systému medzi konkurujúcimi si regionálnymi, či inými územnými celkami, ako aj medzi mestami a vidieckym priestorom – konkurenčná kooperácia je jeden z trendov v oblasti územného rozvoja aj podľa koncepčného materiálu Aktuálne zmeny v oblasti územného rozvoja Slovenskej republiky.²⁸ Kvalite riadenia a procesov riadenia prikladá význam aj Územná agenda 2030 (politický dokument pre územné plánovanie) ako dôležitý prierezový princíp pre miestny a regionálny rozvoj.²⁹

²⁷ Pre ilustráciu môžeme uviesť porovnanie s IPR Praha, ktorý je hlavným koncepčným pracoviskom v oblasti architektúry, urbanizmu, rozvoja a tvorby a správy mesta Praha. Aj napriek rozdielnej veľkosti miest uvádzame niekoľko porovnaní, keďže sa Bratislava podobne ako Praha snaží vytvoriť odborné predpoklady pre dlhodobé systematické plánovanie mesta v interných kapacitách. K 31.04.2022 tvoria urbanistické profesie v rámci interných kapacít MIB v porovnaní s Prahou len 24 %, pričom počet obyvateľov a rozloha priamo úmerne nedeterminuje nižšiu potrebu personálnych kapacít – súčasné problémy v oblasti dopravnej záťaže, zelenej infraštruktúry, potreby analýz a dátových výstupov, ale aj tlak na rozvoj výstavby vyžaduje min. 2/3 špecialistov v menovaných oblastiach v porovnaní s Prahou.

²⁸ HRDINA, V., LACHOVÁ, T., POLONSKÝ, F. BALÁŽI, A. *Stratégia územného rozvoja Slovenska – Aktuálne zmeny v oblasti územného rozvoja*. 2019.

²⁹ INFORMAL MEETING OF MINISTERS RESPONSIBLE FOR SPATIAL PLANNING, TERRITORIAL DEVELOPMENT AND/OR TERRITORIAL COHESION. *Territorial Agenda 2030 – A future for all places*. 2020. Dostupné na: https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/TA2030_jun2021_en.pdf

V súčasnosti však neexistuje komunikačná platforma, ktorá by koordinovala územný a mestský rozvoj, ale aj vytvárala potrebné dáta a zdieľala poznatky a skúsenosti jednotlivých miest. Vytvorenie „Platformy pre rozvoj slovenských miest“, úlohou ktorej bude najmä odborná diskusia o princípoch a praktických aplikáciách integrovaného manažmentu rozvoja miest, si ukladá ako opatrenie aj Konceptia mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030.³⁰ Na európskej úrovni pritom existuje niekoľko komunikačných platforiem zaoberajúcich sa územným a mestským rozvojom ako napríklad platforma EUROCITIES³¹, iniciatívy z Dohovoru primátorov a starostov³², operačný program URBACT³³ financovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja, či novovytvorená platforma k Územnej agende 2030.

Proces obstarávania a schvaľovania územného plánu je komplikovaný a vyžaduje si koordináciu rôznych záujmov v území. Vzájomná komunikácia dotknutých orgánov štátnej správy, ktoré reprezentujú verejný záujem, samosprávnych krajov alebo susedných obcí prebieha v podstate len počas prerokovania v predmetných etapách prípravy a spracovania územného plánu (zadanie, koncept, návrh, či aktualizácia zmenami a doplnkami). Mesto má tiež pri aktualizácii územného plánu povinnosť zapracovávať požiadavky z nadradenej územnoplánovacej dokumentácie, ktorou je územný plán regiónu. Aj pri tejto úlohe je dôležitá vzájomná komunikácia a informovanosť o plánovaných zámeroch v území.

Nie je výnimkou, že sa mesto Bratislava dozvedá o územnom rozvoji obcí vo svojom zázemí až z oznámenia o prerokovaní územnoplánovacej dokumentácie alebo územnoplánovacích podkladov. V tejto fáze je už vynaložených množstvo finančných prostriedkov a navrhnuté riešenia by sa na základe pripomienok nemali zásadne meniť,

³⁰ Ministerstvo dopravy a výstavby SR. *Konceptia mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030* [PDF]. 2018. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/uploads/media/dc4765f0d90557fb2f4eeced9bdf13c78f58f128.pdf>

³¹ EUROCITIES. Dostupné na: <https://eurocities.eu/about-us/>

³² DOHOVOR PRIMÁTOROV A STAROSTOV O KLÍME A ENERGETIKE – EURÓPA. Dostupné na: <https://www.dohovorprimatorovastarostov.eu/>

³³ URBACT. Dostupné na: <https://urbact.eu/who-we-are>

aby nevyvolali potrebu opätovného prerokovania.³⁴ Pritom vzájomná komunikácia, zber informácií o týchto zámeroch a integrovaný prístup k plánovaniu by značne uľahčoval možnosti dlhodobého určovania cieľov rozvoja Bratislavy a prinášal by benefity všetkým zúčastneným stranám.

Absencia spoločnej komunikačnej platformy nie je problémom len na úrovni regiónu a príľahlých obcí, ale aj vo vzťahu mesto – mestské časti. Podmienky pre zlepšenie tejto komunikácie by mohla vytvoriť platforma, ktorá by zabezpečila priestor pre diskusiu a prezentáciu tém o mestskom rozvoji a pripravovaných projektov rôznych mierok. Vzájomná spolupráca v rámci medzikompetenčnej spolupráce kultivovanou formou opierajúcou sa o zdieľanie dát, koordinovaný prístup k hierarchii jednotlivých úloh by mohol zabezpečovať racionálny model fungovania.

Východisko 5: Fenomén nekompaktnej zástavby s nízkou hustotou zaľudnenia v zázemí Bratislavy – „urban sprawl“

Mestá vždy určitým spôsobom ovplyvňovali svoje zázemie prostredníctvom tokov ľudí, tovarov a informácií. Rozvoj individuálneho automobilizmu po 2. svetovej vojne však uvoľnil dovtedy pevnú väzbu medzi miestom bývania a práce sprostredkovanú peším pohybom alebo neskôr prostriedkami hromadnej dopravy. Požiadavky rastúcej strednej triedy na kvalitnejšie a modernejšie bývanie priniesli rastúci záujem o bývanie v prímestskej krajine. Suburbánna výstavba nadobudla masové rozmery a priniesla dramatické zmeny v priestorovej organizácii spoločnosti. Tento živelný rozvoj suburbánnych oblastí sa často označuje termínom anglickým termínom *urban sprawl*, či po slovensky sídelná kaša.

Spája sa predovšetkým so vznikom rozsiahlych sídelných areálov v okolí veľkých miest, ktoré sa vyznačujú relatívnou rozvoľnosťou zástavby (rodinných domov), nízkou hustotou zaľudnenia a amorfným charakterom sídelnej štruktúry. Typické sú slepé a nepravidelné

³⁴ Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) ÚRAD VLÁDY SR. *Návrh zákona o územnom plánovaní – nové upravené znenie*. 2021.

ulice, neartikulované alebo úplne absentujúce verejné priestory. Námestia, parky a ihriská sú skôr raritou než bežnou súčasťou suburbannej výstavby. Urban sprawl je poháňaný celým radom faktorov, ktoré pramenia z túžby realizovať individuálne preferencie v bývaní mimo mesta, dostatkom voľnej a relatívne lacnej pôdy a najmä trhovým vedeným rozvojom, ktorý je len v obmedzenej miere regulovaný nástrojmi územného plánovania. Tento fenomén je problémom väčšiny vyspelých spoločností a neobišiel ani Slovensko.

Po roku 1989 sa zmenou spoločensko-ekonomických podmienok vytvorili predpoklady pre živelný suburbaný rast aj v zázemí mnohých postsocialistických miest, teda aj Bratislavy. Urban sprawl v mestách strednej a východnej Európy môže byť interpretovaný ako dôsledok procesu transformácie na demokratickú spoločnosť a trhovo-orientovanú ekonomiku (privatizácia, reštitúcie a decentralizácia) a zároveň ako dôsledok integrácie do globálnych procesov (napr. osvojenie si „západných“ hodnôt a spôsobu života, a teda aj preferencií v bývaní).

Príčiny urban sprawl

Vznik *urban sprawl* (nekompaktnej zástavby s nízkou hustotou zaľudnenia) v zázemí Bratislavy môžeme vnímať nie len ako výsledok stratégie developerov³⁵, ale aj ako dôsledok preferencií nových suburbaných rezidentov, ktorí uprednostňujú bývanie v samostatne stojacich rodinných domoch. Významnou mierou sa na vytváraní *urban sprawl* podieľa aj rozvoj cestnej infraštruktúry (najmä diaľnice a rýchlostné cesty), ktorý sprístupnil rozsiahle územia v okolí Bratislavy pre individuálnu automobilovú dopravu.

Špecifikom *urban sprawl* v postsocialistickom priestore je proces reštitúcií majetku pôvodným vlastníkom po roku 1989, ktorý priniesol nové nerovnosti v transformujúcej sa spoločnosti. Reštitúcie pôdy a formujúci sa reálny trh priniesli možnosť rýchlej kapitalizácie vlastníctva pôdy. Uvoľnilo sa množstvo pôdy, ktorej hodnota v blízkosti mesta niekoľkonásobne prevyšovala jej pôvodnú hodnotu ako poľnohospodárskej pôdy. Z časti pasívnych príjemcov štátom pridelovaných bytov sa stali aktívni aktéri na trhu s nehnuteľnosťami,

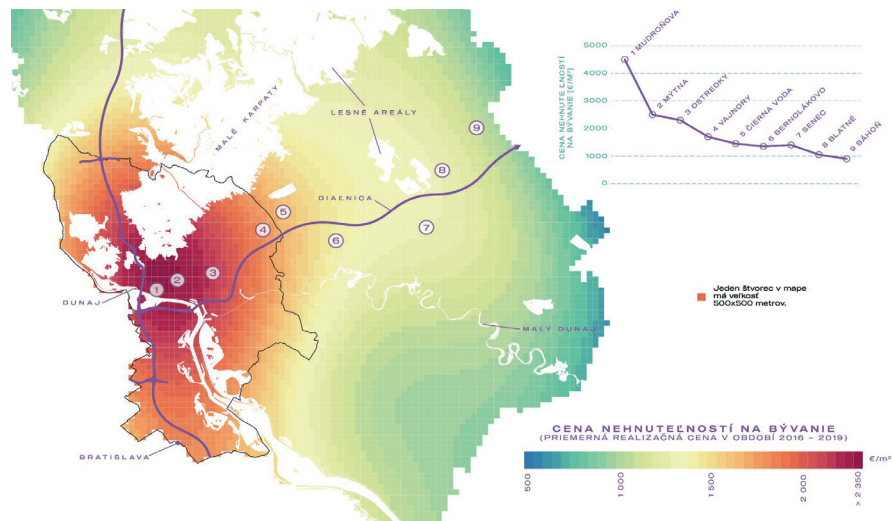
³⁵ Stratégia developerov je poskytnúť taký produkt (bývanie), o aký je najväčší dopyt (samostatne stojace rodinné domy) a maximalizovať profit (na jednotku plochy maximalizovať obytnú plochu). Súčasťou stratégie je aj externalizovať náklady, ktoré daná investícia vyvolá, najmä v oblasti dopravnej, sociálnej a technickej infraštruktúry.

ktorí rýchlo rozšírili svoje záujmy aj o investovanie v suburbanom priestore. Poľnohospodársky využívané plochy v zázemí mesta sa tak v priebehu krátkeho obdobia stali atraktívnym priestorom pre uspokojenie narastajúcich nárokov na bývanie. Rekonštrukcia pozemkového vlastníctva sa výrazne podieľala na disperzii rezidenčnej suburbanizácie v zázemí Bratislavy.

Dôležitým faktorom ovplyvňujúcim živelnú suburbanizáciu je aj charakter a pozícia lokálnej samosprávy v územnom plánovaní. Napriek tomu, že sa v heterogénnom systéme samospráv a ich kompetencií len náročne hľadajú spoločné znaky, môžeme si všimnúť jeden spoločný aspekt: čím nezávislejšie postavenie má samospráva, tým výraznejšia súťaž bude prebiehať medzi jej priestorovými jednotkami, ktoré v snahe prilákať investorov (a nových rezidentov) budú znižovať svoje nároky a umožňovať investorom jednoduchší priebeh výstavby. Takáto rezidenčná výstavba má svoje typické črty, ktoré vychádzajú zo snahy investorov minimalizovať náklady na jej vybudovanie. Zväčša ide o veľké plochy s desiatkami malých parciel a infraštruktúrou obmedzenou len na príjazdovú cestu a prípojky na inžinierske siete.

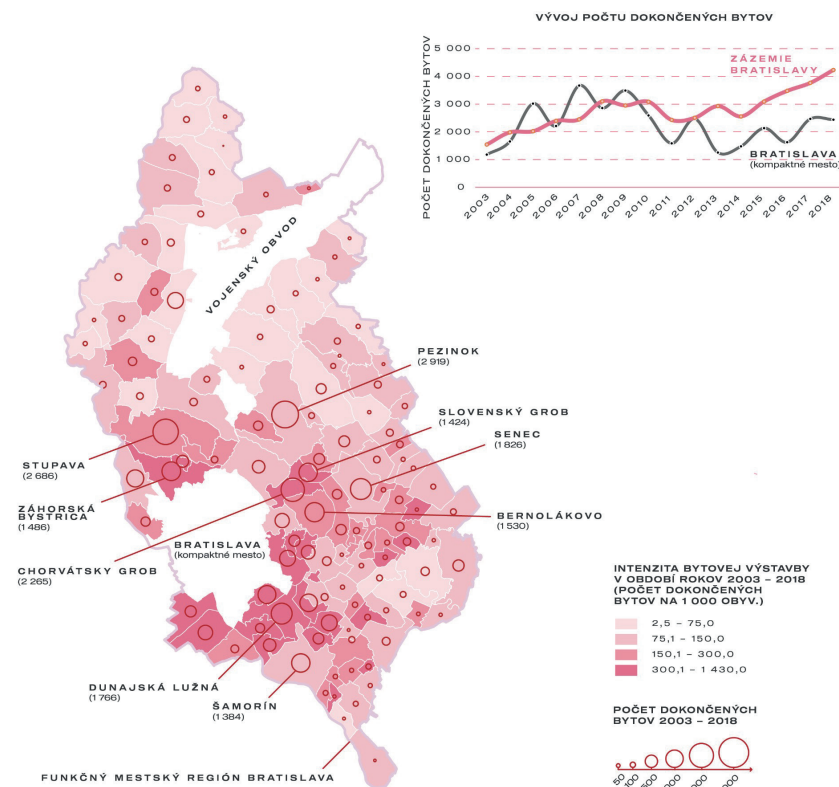
Takýto sídelný rozvoj môžeme teda vnímať nielen ako proces vyplývajúci z ekonomického a spoločenského vývoja (otvorenie možností ziskov z investícií do vybudovaného prostredia, nárast a koncentrácia bohatstva v niektorých vrstvách spoločnosti, zmena preferencií v bývaní a pod.), ale aj ako dôsledok konkrétneho konania investorov, ktorí v snahe o maximalizáciu zisku a externalizovanie nákladov vytvárajú špecifické sídelné štruktúry. Štátna a lokálna správa, ktorá by sa mala podieľať na zabezpečení koordinovaného územného rozvoja, nedokáže rezidenčný rozvoj v zázemí Bratislavy efektívne manažovať. Fragmentácia plánovacích kompetencií delegovaných na najnižšiu obecnú úroveň v spojení s limitovanými nástrojmi regulácie, kontrolných a nápravných mechanizmov vytvorili prostredie, v ktorom je ekonomický záujem privátnych aktérov v rozhodovacej právomoci niekoľkých poslancov a poslankyň obecných zastupiteľstiev. Ich súhlasné stanovisko môže znamenať proces ťažko odvrátiteľných zmien, na ktorých konci môže stáť niekoľko tisícové sídlisko.

OBRÁZOK 3 Hľadanie cenovo dostupnejšieho bývania privádza mnohých ľudí práve do zázemia Bratislavy, kde nachádzajú nižšie ceny ako v meste. Vizualizácia zachytáva interpoláciu cien nehnuteľností, ktoré boli na inzertných portáloch v období rokov 2016 – 2019



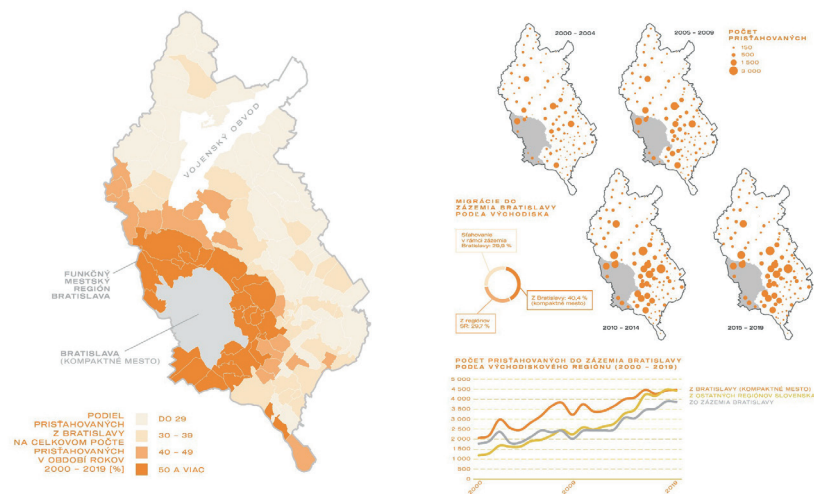
Zdroj dát: Šveda et al. 2021.

OBRÁZOK 4 Bytová výstavba v zázemí Bratislavy v období rokov 2003 – 2018



Zdroj dát: Šveda et al. 2021.

OBRÁZOK 5 Migrácia do zázemia Bratislavy v období rokov 2000 – 2019



Zdroj dát: Šveda et al. 2021

Dôsledky urban sprawl

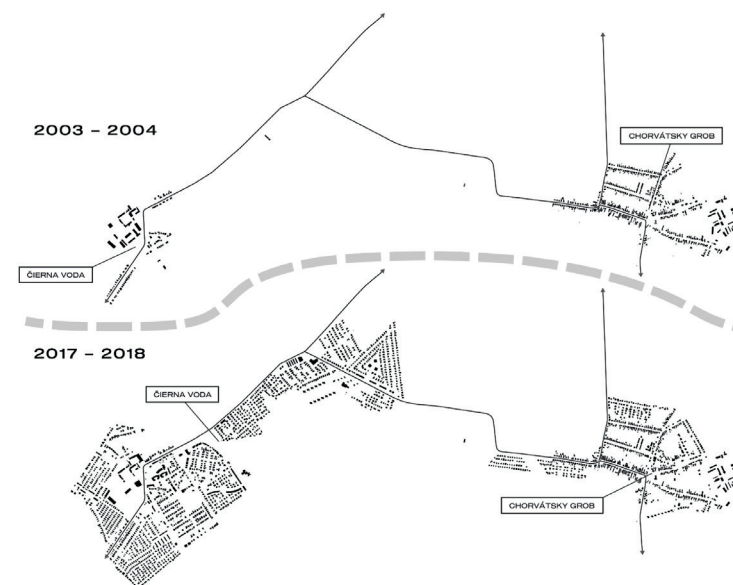
Monofunkčné rezidenčné areály, ktoré sa „rozliali“ do prímestskej krajiny sa stali typickým prejavom suburbánneho rozvoja v zázemí Bratislavy. Fragmentácia novej zástavby na množstvo relatívne samostatných rezidenčných lokalít vytvorila prostredie, ktoré býva často kritizované vo viacerých aspektoch, pričom sa zdôrazňuje najmä jeho monofunkčnosť, priestorová a energetická neefektívnosť, sociálna homogénnosť alebo chýbajúca identita.

Primárnym dôsledkom urban sprawl je vznik suburbií – relatívne samostatných sídiel v zázemí mesta, od ktorého sú závislé prostredníctvom pohybu za prácou a službami. Vznikajú často ako ucelený rezidenčný projekt na okraji obce či vo voľnej krajine. Pre suburbium je charakteristická hustá parcelácia, množstvo slepých ulíc či amorfná uličná sieť. Kým v minulosti sa vidiecke sídla vytvárali prirodzenou adíciou nových domov na okraji intravilánu, sídelná štruktúra suburbií je v súčasnosti vtlačaná do územia v značnom predstihu prostredníctvom parcelácie územia v rámci developerských projektov. Priestorová konfigurácia či vizuálne atribúty suburbií pritom nezapadajú do

pôvodných sídelných foriem. Nemôžeme ich zaradiť medzi urbánne formy, keďže pre nižšiu hustotu zaľudnenia, absentujúci verejný priestor a rozvolnenú (amorfnú, nekompaktnú) priestorovú štruktúru nespĺňajú základné atribúty mestského prostredia.

Na druhej strane nové suburbánne sídelné formy môžeme len ťažko označiť ako „vidiecke“, keďže nerešpektujú prirodzenú morfogenézu vidieckych sídiel a vysoká zastavanosť pozemkov nevytvára priestor pre plochy s iným využitím (záhrady, zeleň), ktoré sú typické pre vidiecke prostredie. Novovznikajúce suburbia v zázemí Bratislavy nedosahujú parametre typické pre formovanie „predmestia“ ako územia špecifickej intenzity, ktoré by bolo plynulým prechodom medzi urbánnym a rurálnym prostredím. Je potrebné však uviesť, že tieto parametre „predmestia“ nie sú definované v plánovacej praxi a nevedie sa o nich ani spoločenská diskusia.

OBRÁZOK 6 Sídelný rozvoj v obci Chorvátsky Grob – v najväčšom Bratislavskom suburbiu



Zdroj dát: Šveda et al. 2021.

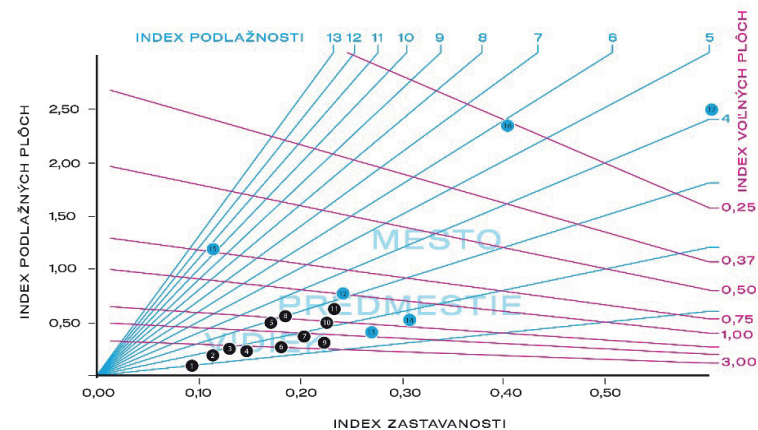
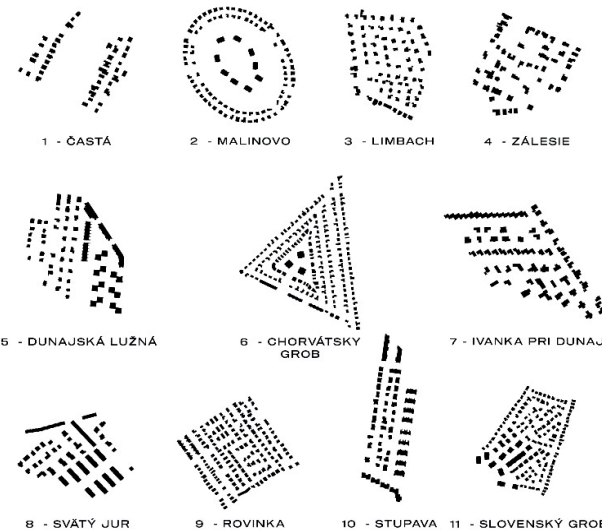
Suburbia vznikajú často ako ucelené projekty developerov. V rámci týchto rozsiahlych investícií je možnosť vybudovať kvalitné prímestské prostredie, ktoré by sa inak len zložito vytváralo individuálnou výstavbou (uličná zeleň, verejné priestory a uličný mobiliár). Charakter väčšiny suburbii v zázemí Bratislavy však nasvedčuje tomu, že príležitosti na vytváranie kvalitného urbanizmu sa využívajú len veľmi ojedinele. Dnes sme pritom svedkami narastajúceho záujmu o komplexné urbanistické riešenia v rámci miest, ktoré majú revitalizovať staré priemyselné areály, budovať cyklotrasy či rozširovať verejné priestory. Tieto iniciatívy však skoro vôbec nepozorujeme v suburbánnom prostredí, kde je podoba rozvoja takmer výlučne vytváraná súkromnými investormi, ktorých záujem a možnosti pre komplexné riešenia sú obmedzené ekonomickými a realizačnými mantinelmi. Výsledkom tejto stratégie je skutočnosť, že suburbia sa z veľkej časti budujú bez dostatočne vybudovanej infraštruktúry.

Chýbajú im nielen prvky uličného mobiliáru, ale často aj základná technická infraštruktúra, ako napr. prístupová cesta, chodníky, osvetlenie a pod. Nové ulice sú vytvárané čisto účelovo, len ako priestor na príjazd auta k rodinnému domu. Vo väčšine suburbánnych lokalít absentujú aj akékoľvek formy verejných priestranstiev (napr. ihrisko a park), ktoré by vytvárali priestor na sociálnu interakciu a prispievali tak k vyššej kvalite bývania. Priestory, ktoré umožňujú neformálne sociálne interakcie sú pritom dôležitým faktorom prispievajúcim k budovaniu „mäkkých“ väzieb v novovybudovaných lokalitách a umožňujúcim vytváranie hlbšieho vzťahu rezidentov k miestu ich bydliska, ako aj posilňovanie sociálneho kapitálu.

Priestorové rozširovanie Bratislavy do variabilnejších sídelných foriem (najmä „kobercovej“ zástavby rodinných domov) nie je udržateľné z ekonomického ani ekologického hľadiska, a nezodpovedá potrebám spoločnosti. Nekoncepčný a živelný rozvoj rezidenčnej výstavby v zázemí Bratislavy prináša množstvo negatívnych dopadov. Ich zmierňovanie či odstraňovanie v rámci rozdrobenej štruktúry vlastníctva a atomizovaných kompetencií územnej správy bude nepochybne náročné. Bez prehodnotenia súčasných stavebných regulatívov a chýbajúcich efektívnych nástrojov (a ich účinným využívaním) územného plánovania však nedokážeme dostatočne reagovať na aktuálne sídelné trendy a vytvárať podmienky pre vznik kvalitnejšieho prímestského prostredia.

OBRÁZOK 7 Parametre novej zástavby vybraných lokalít v zázemí Bratislavy a ich porovnanie s referenčnými lokalitami. (obrázok pokračuje na ďalšej strane)

LOKALITY NOVEJ VÝSTAVBY



REFERENČNÉ LOKALITY



Zdroj dát: Šveda et al. 2021.

Ako ilustruje **OBRAZOK 7**, nové rezidenčné lokality sú odlišné od typicky (pred)mestského prostredia, keďže vytvárajú prostredie s nižšou hustotou zástavby. Takéto prostredie je prirodzeným dôsledkom výstavby samostatne stojacich rodinných domov obkolesených záhradou. Z hľadiska sledovaných parametrov je však nová výstavba odlišná aj od tradičného vidieka, ktorý v mnohých prípadoch vytvára kompaktnejšie sídelné formy. Výsledkom je situácia, keď väčšina novovznikajúcich suburbánnych lokalít nielenže nedosahuje hustotu zástavby predmestského prostredia, ale ani vidieckeho. Hustotu zástavby môžeme pritom vnímať ako kľúčový ukazovateľ. Čím je vyššia, tým rozmanitejšie aktivity môžeme v lokalite vykonávať.

Východisko 6: Neaktuálny územný plán spomaľuje napĺňanie rozvojového potenciálu mesta

Zmena spoločenskej situácie za 15 rokov od schválenia územného plánu mesta priniesla nové výzvy, impulzy a požiadavky na rozvoj mesta. Pandemická vlna výrazne zasiahla do života obyvateľov a ovplyvnila ich návyky a správanie. Trend práce z domu znižuje dopyt po administratívnych priestoroch, naopak rastie dopyt po dostupnom bývaní, verejných priestoroch, kvalitnej a udržateľnej doprave. Dôsledky pandémie na plánovanie mestského rozvoja vyžadujú dôslednejšiu analýzu a v súčasnosti mesto disponuje skôr odhadmi developerov ako spoľahlivými odbornými analýzami.

Napätie v spoločnosti zvyšuje aj geopolitická hrozba, ktorá so sebou prináša migračnú vlnu a jej dôsledky môžu a nemusia mať významný dopad na plánovanie. Zároveň tu máme neisté ekonomické vyhliadky, narastajúca inflácia bude mať negatívny vplyv na verejné financie, ovplyvní zmeny správania bankového sektora a pravdepodobne ovplyvní aj rozhodovanie mesta pri tvorbe rozpočtu a pláne verejných investícií. To je len niekoľko faktorov, ktoré v poslednom období vstupujú do diskusie, akým spôsobom môžeme zmeniť prístupy k územnému plánovaniu, aby sme v čase rýchlejšie reagovali na aktuálne výzvy a aby územný plán umožňoval plynulý rozvoj. Do tejto diskusie dnes vstupuje aj nová stavebná legislatíva, ktorej ambíciou je zrýchlenie plánovacích a povoľovacích procesov a výrazná digitalizácia.

Samotná príprava a tvorba súčasného územného plánu trvala viac ako 10 rokov a už v priebehu tvorby a prípravy schválenia sa výrazne menili spoločenské pomery, na ktoré sa nestihlo adekvátne reagovať. Z tohto dôvodu boli následne v priebehu rokov schvaľované balíky zmien a doplnkov (ZaD 01 – 07), ktoré riešili rôzne témy a rozsah – lokálne, metodické, budovanie strategickú infraštruktúry a pod.

Neaktuálnosť územného plánu môže byť vnímaná z dvoch pohľadov. Za prvé sa mesto nerozvíja komplexne podľa zásad a princípov definovaných v územnom pláne. To sa odráža najmä v neúspešnom presadzovaní zásad a princípov do investičných zámerov, ktorého dôvodom môže byť práve ich formulácia a slabá opora v stavebných predpisoch. Za druhé je to vnímanie hustoty zástavby smerom od centra do územia vonkajšieho mesta. Prax skompaktňovania mesta, teda budovania jeho kompaktnej štruktúry, a formulácia indexov a koeficientov stanovených územným plánom (koeficient zastavanosti, index podlažných plôch, koeficient zelene) dostatočne nepodporujú výstavbu blokovej štruktúry na rozvojových plochách. Pritom blokovaná štruktúra sa javí ako optimálna pre mestotvorné funkcie.

Preskúmanie aktuálnosti a následná príprava aktualizácie územného plánu podľa stavebného zákona pritom prebiehala dlhodobo najmä na základe podnetov developerských subjektov a nie na základe premyslenej politiky mestského rozvoja. Dôsledky tohto nesystematického prístupu sa prejavili najmä:

- v časovo nekoordinovanej dopravnej infraštruktúre vo vzťahu k novej výstavbe,
- na zníženej ponuke plôch určených pre bývanie,

- investičnom dlhu tvorby verejných priestorov,
- problematike zeleno-modrej infraštruktúry vo vzťahu k mitigačným a adaptačným opatreniam.

V nadväznosti na novú stavebnú legislatívu aj požiadavky na zvyšujúci sa dopyt po bývaní je pre mesto výzvou, akým spôsobom sa postaví k tvorbe nového územného plánu a prebiehajúcim aktualizáciám platného plánu. V prvom rade je potrebné, aby sa zmenila metodika spracovania územného plánu a aby sa dôraz presunul od funkčnej k priestorovej regulácii a k racionalizácii plánovania vo vzťahu k disponibilným finančným zdrojom. Práve previazanosť plánov na finančné zdroje zabezpečuje ich vykonateľnosť v reálnom čase. Jednou z možností objektívnejšieho vyhodnotenia platného územného plánu by bolo spracovanie auditu, ktorý by bol zároveň podkladom pre tvorbu novej metodiky spracovania územného plánu. Územný plán je potrebné nielen priebežne aktualizovať, no taktiež je potrebné pracovať na novom, metodicky modernom územnom pláne postavenom na princípoch uvedených v tejto stratégii.

Východisko 7: Znižujúca sa dostupnosť bývania

Mesto Bratislava dlhodobo zanedbávalo viaceré zo svojich úloh v oblasti bývania, ako sú zadané v koncepcii štátnej bytovej politiky a v predošliých rozvojových dokumentoch mesta. Ešte donedávna prístup mesta k bytovej politike nezodpovedal zásadným výzvam, ktoré budú ovplyvňovať život v meste v nasledujúcom desaťročí. Preto mestské zastupiteľstvo vo februári 2021 schválilo koncepciu mestskej bytovej politiky, ktorá analyzuje súčasný stav a hľadá riešenia.³⁶

Dostupné údaje o cenách nehnuteľností a príjmoch naznačujú, že cenová dostupnosť bytov v Bratislave sa v posledných rokoch zhoršuje. Vyplýva to z pretrvávajúceho dopytu po bývaní pri stagnujúcej ponuke nových bytov v meste. Ako hlavné dôvody vysokého dopytu po bytoch v meste boli v koncepcii mestskej bytovej politiky identifikované viaceré ekonomické a demografické faktory, pričom tieto faktory budú pravdepodobne aj naďalej dlhodobo ovplyvňovať ďalší dopyt po bývaní.

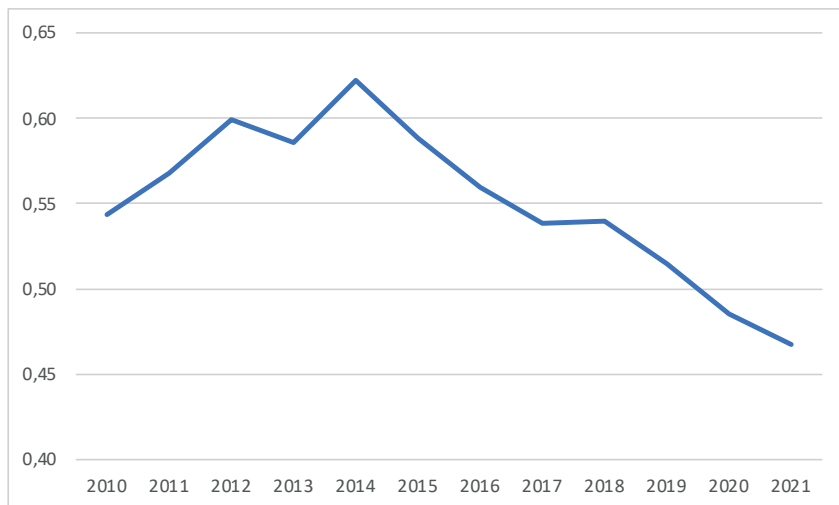
Zvyšovanie ročného prírastku počtu bytov je potrebné na spomalenie rastu cien bytov a zlepšenie dostupnosti bývania (za predpokladu, že

³⁶ Hlavné mesto SR Bratislava. *Koncepcia mestskej bytovej politiky 2020-2030*. 2021.

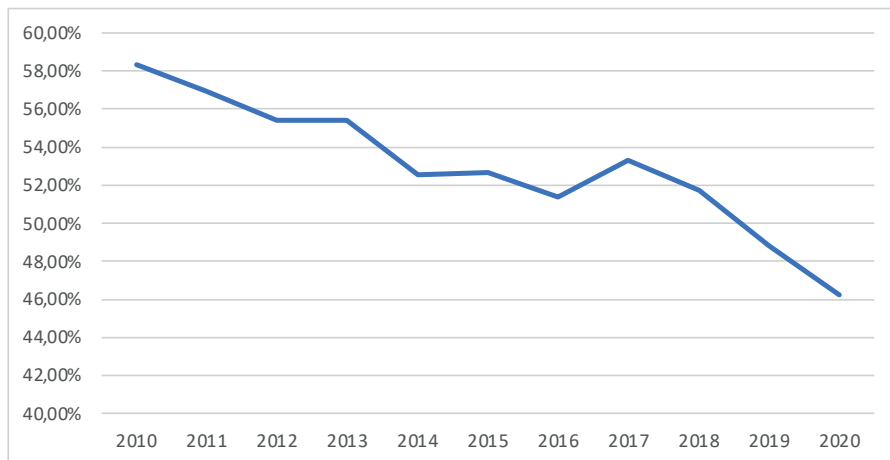
nedôjde k zásadnému zníženiu dopytu po bývaní v hlavnom meste). Ako ukázala koncepcia mestskej bytovej politiky súčasná miera prírastku nových bytov nie je dostačujúca na dosiahnutie európskeho štandardu v rozsahu bytového fondu v meste. Navyše počet m² bytu, ktoré sa dajú kúpiť za priemernú mesačnú mzdu, sa od roku 2014 (kedy bola na úrovni 0,62 m²) konštantne znižuje. V roku 2021 bol tento ukazovateľ na úrovni 0,47 m², teda ešte nižšie ako v roku 2020, kedy sa formulovali ciele mestskej bytovej politiky to roku 2030. Znamená to, že ceny nehnuteľností na predaj rastú vyššie ako platy, v dôsledku čoho sa bývanie v Bratislave stáva čoraz nedostupnejšie.

Naopak cenová dostupnosť prenájmov sa z dostupných štatistík od roku 2017 zlepšila, pravdepodobne aj vplyvom pandémie, ktorá ovplyvnila trh od roku 2020 (napr. rapidný pokles turizmu vo vzťahu ku krátkodobým nájmom cez platformy ako Airbnb). Vplyv vojny na Ukrajinu na trh s kúpou aj prenájomom nehnuteľností však zatiaľ nie je v dostupných štatistikách vidno. Napriek pozitívnemu trendu je však podiel trhového nájomného bývania na celkovom bytovom fonde veľmi nízky. Samotný bytový fond mesta je veľmi obmedzený a nie je schopný ani v kombinácii so zlepšujúcimi sa parametrami trhového nájomného bývania kompenzovať narastajúcu celkovú nedostupnosť bývania.

V oblasti bytovej politiky by sa preto hlavné mesto malo usilovať o napĺňanie opatrení vyplývajúcich z koncepcie mestskej bytovej politiky ako strešného koncepčného materiálu pre bytovú politiku mesta.

GRAF 7 Počet m² bytu, ktoré sa dajú kúpiť za priemernú mesačnú mzdu

Zdroj dát: NARKS, ŠÚ SR, vlastné spracovanie

GRAF 8 Percento priemernej mesačnej mzdy v Bratislavskom kraji potrebnej na prenájom 60 m² bytu (kumulatívny priemer)

Zdroj dát: NARKS, ŠÚ SR, vlastné spracovanie

Východisko 8 : Zanedbané plánovanie a tvorba kvalitných verejných priestorov

Bratislavský verejný priestor sa v rámci storočí vyvíjal prevažne organicky, pričom jeho hlavnou funkciou boli prevažne hospodárske aktivity (napr. trhy). Táto funkcia prešla zásadnou transformáciou počas 20. storočia, kedy verejný priestor prechádzal od primárne hospodárskej k rekreačnej funkcii a zároveň dochádzalo k masívnemu búraniu pôvodných mestských štruktúr.

Mesto tak na jednej strane stratilo urbanistický kontext rozvoja starého mesta, ktoré bolo zapríčinené narúšaním koridorov pôvodných ulíc, mestských blokov (napr. Kamenné námestie), či celých súvislých urbanistických prepojení pôvodných štruktúr (napr. Židovská štvrť, Vydrica a Rybné námestie) a ich nevhodného dopravného riešenia (Staromestská ulica). Na druhej strane dochádzalo k výstavbe monofunkčných štvrtí, v ktorých bola snaha o artikuláciu, ale i o správu a údržbu verejného priestoru sústavne náročnejšia. Základným problémom, ktorý sa pretavuje i do súčasnej urbanizácie Bratislavy a jej okolia, je zástavba území bez zásadnej snahy o začlenenie nových štruktúr do existujúceho urbanistického a prírodného kontextu mesta skrz ucelenú sieť verejných priestorov ako aj i hromadných dopravných priestorov.

S transformáciou tvorby mesta z centrálného plánovania na decentralizovaný systém založený na trhovom hospodárstve dostal rozvoj mesta zásadný ekonomický impulz, ktorý sa však odzrkadlil na rozvoji verejných priestorov len minimálne. Medzi základné problémové body v tomto prípade patrila deregulácia a následná neschopnosť samosprávy usmerňovať rozvoj ucelených verejných priestorov, prípadne i spolupracovať na ich tvorbe. Často pozorovateľným následkom tak bol vznik monofunkčných štvrtí, slabo začlenených do rozvojového kontextu mesta, v ktorých absentovala občianska vybavenosť. Funkčnosť a prepojenosť verejného priestoru tak pod vplyvom takéhoto rozvoja degradovala.

Úloha verejného priestoru by mala mať v súčasnej tvorbe a rozvoji mesta vysokú prioritu. Práve kvalitný verejný priestor je katalyzátorom sociálneho, ekonomického, ale i priestorového rozvoja mesta. Ako zásadný nositeľ obrazu mesta je jedinečným reprezentantom

ľudí, ktorí v ňom žijú a vytvárajú si k nemu pozitívny vzťah.³⁷ Ten má zásadný vplyv na udržiavanie a starostlivosť o verejné priestory. Atraktívne a dobre navrhnuté verejné priestory sú tak preukázateľne využívanéjšie. Najzásadnejšou požiadavkou kladenou na verejný priestor je jeho otvorenosť a prístupnosť, pričom najfrekventovanejšie priestory sú zväčša tie, ktoré obsahujú rozličné atraktory (napr. aktívny parter, umelecké diela, ihriská a pod.), príjemnú mikroklímu a sú ľahko dostupné. Prítomnosť iných ľudí vo verejnom priestore väčšinou pôsobí ako katalyzátor pre ich ďalšiu koncentráciu.³⁸

Podstatné je tiež jeho bezplatné užívanie pre všetkých. Základnou zásadou pri tvorbe kvalitných a demokratických verejných priestorov je ich atraktívnosť, bezpečnosť, dostupnosť, vybavenie pre rozličné aktivity a využiteľnosť rôznymi skupinami, vrátane najzraniteľnejších skupín obyvateľov (deti, seniorov, či zdravotne znevýhodnené osoby).³⁹ Práve tento aspekt sa pri tvorbe verejných priestorov v Bratislave dlhé roky prehlíadal.

Problematicky tiež môže byť vnímaná i privatizácia verejných priestorov, a to ako v rámci existujúcich mestských štruktúr, tak v rámci tých novo navrhovaných. Zásadným faktorom pre zachovanie demokratickosti takýchto priestorov je ponechanie ich otvorenosti pre všetkých.

Kvalita bratislavských verejných priestorov patrí medzi diskutovateľné témy, ktorých zmena je však pomalá. Ucelené pozitívne zmeny sú v súčasnosti zväčša fragmentované a až donedávna boli zväčša výsledkom súkromných investičných zámerov alebo aktivistických iniciatív bez jasnej koncepcnej koordinácie lokálnej samosprávy.⁴⁰ Mesto dlhodobo zanedbávalo koncepcnú tvorbu a revitalizáciu svojich verejných priestorov. Zmenu smerom ku koncepcnému rozvoju verejných priestorov predstavuje jednak tvorba manuálu verejných priestorov Bratislavy z dielne Metropolitného inštitútu Bratislavy⁴¹,

³⁷ LYNCH, K. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press. 1960.
 ČABALOVÁ, M., et al. *PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 2013.

³⁸ GEHL, J., GEMOZE, L. *Nové městské prostory*. 2002.

³⁹ ČABALOVÁ, M., et al. *PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 2013. p. 123.

⁴⁰ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Manifest verejných priestorov*. 2020. ISBN 978-80-973834-0-4.

⁴¹ *Ibid.*

ako aj program obnovy verejných priestorov Živé miesta.⁴² Je však potrebné zosilniť koncepcný prístup aj k výberu a tvorbe vybraných verejných priestorov.

Jedným z hlavných parametrov verejných priestorov je ich dostupnosť, čo vychádza zo základného princípu vytvárania mesta krátkych vzdialeností. Princíp kompaktného mesta má zaručiť dostupnú vzdialenosť medzi bývaním a základnými mestskými funkciami i verejnými priestormi na úrovni maximálne 15 minút chôdze resp. 750 m od bydliska. Táto vzdialenosť sa môže líšiť podľa typu verejného priestoru, alebo jeho hierarchického postavenia v štruktúre mesta.

Koncepcia tvorby mesta krátkych vzdialeností už dnes ovplyvňuje tvorbu a distribúciu verejných priestorov v rámci mesta a jeho mestských častí. Ambíciou mesta je nie len pokračovať v tomto trende, ale cielene podporiť rozvoj a investovanie rovnomerne v rámci mestských častí na základe analýz týchto častí z hľadiska dostupnosti základných typov verejných priestorov. V rámci dátových analýz sme tak v roku 2022 zisťovali dostupnosť parkových plôch a záhrad, ihrísk a športovísk, a vodných tokov, plôch a fontán.

Dostupnosť k parkovým plochám a záhradám (medzi ktoré sa neradí divoká zeleň, ako napríklad lesy, lúky, pasienky a pod.) vo vzdialenosti do 750 m od bydliska má zhruba 67 % obyvateľov mesta (pozri **OBR. 8**). Ihriská a športoviská sú vo vzdialenosti do 750 m od bydliska dostupné pre zhruba 99 % obyvateľov. Modrá infraštruktúra (fontány a vodné plochy a toky) je vo vzdialenosti 750 m od bydliska dostupná pre zhruba 83 % obyvateľov (fontány pre 57 % a vodné plochy a toky pre 48 %).

Tieto údaje nám pomáhajú vytvoriť si obraz o disperzii jednotlivých verejných priestorov v rámci mesta a prispôbiť im tvorbu koncepcií tak, aby bolo mesto schopné vytvárať kvalitné verejné priestory rovnomerne v rámci celého mesta a dosiahnuť tak efektívnejšie narábanie s verejnými financiami. Zásadným problémom ostáva nedostatočná podrobnosť a aktuálnosť kvantitatívnych dát o verejnom priestore, ako i absencia kvalitatívnych údajov o stave priestorov a ich prvkov.

⁴² Pozri: <https://mib.sk/stranka-zive-miesta/>.

OBRÁZOK 8 Mapa dostupnosti parkov a záhrad vo vzdialenosti do 750 m od bydliska



Zdroj dát: MIB, vlastné spracovanie

Nedokončená koncepcia v oblasti verejných priestorov

Stav verejných priestorov v meste je ovplyvnený aj dlhodobou chýbajúcimi koncepciami rozvoja a obnovy verejných priestorov založenými na dátovo-analytickej činnosti. Okrem toho chýbajú aj ucelené nástroje pre následné usmerňovanie tvorby verejných priestorov záväznými formami, napríklad regulácie rozvoja verejných priestorov v územnom pláne mesta.

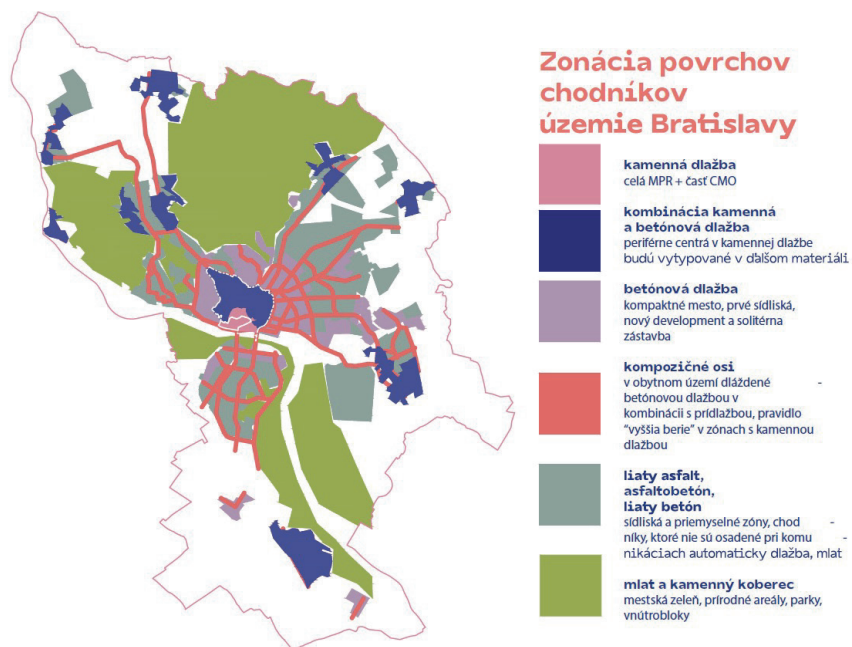
V rámci snáh o elimináciu tohto problému pristúpil MIB k tvorbe Manuálu tvorby verejných priestorov. Manuál je nástroj, ktorý zlepšuje úroveň verejných priestorov tým, že stanovuje celkovú víziu a zásady ich rozvoja, obnovy a tvorby. Manuál má za cieľ štandardizovať a tým zjednodušiť niektoré postupy pri tvorbe alebo rekonštrukcii verejného priestoru. Manuál poskytuje metodický návod vzorových riešení, uľahčuje prácu projektantom pri navrhovaní alebo samosprávam pri schvaľovaní, v čoho dôsledku aj šetrí čas a peniaze.

Manuál je obsahovo rozdelený na dve základné časti, ktoré tvoria samostatné dokumenty: Manifest a Princípy a štandardy. Manifest je hodnotový koncepčný úvod k manuálu princípov a štandardov, zaoberajúci sa všeobecnou analýzou existujúcich problémov a definovaním jeho principiálnych zásad. Jeho súčasťou je aj vyhodnocovanie súvisiacich tém, ktoré majú vplyv na kvalitu verejných priestorov. Medzi základné tematické okruhy patria: mobilita, životné prostredie a ekológia, adaptačné opatrenia na zmenu klímy, verejné zdravie, inklúzia a bezpečnosť, priestorová identita, sociálne prostredie, správa a údržba.

Princípy a štandardy tvoria druhú časť Manuálu, ktorá vychádza z hodnôt definovaných v Manifeste. Je to súbor prevádzkových dokumentov technickejšieho charakteru, ktoré definujú základné pravidlá konkrétnych prvkov, alebo častí verejného priestoru so zameraním na priestorové parametre v meste. Ich základ tvoria zásady projekčnej prípravy a realizácie. K dnešnému dňu tak bolo vytvorených 12 dokumentov a ďalších 7 dokumentov je v štádiu rozpracovanosti.

Zásadným koncepčným dokumentom, ktorý má vplyv na implementáciu Princípov a štandardov do praxe je Zonácia. Zonácia je aktuálne v štádiu rozpracovanosti, no jej čiastkové výstupy sa používajú v rámci vybraných Princípov a štandardov (**OBR. 9**). Zonácia slúži ako podklad pre geografickú špecifikáciu umiestňovania a technicko-materiálového riešenia jednotlivých častí a prvkov verejného priestoru v rámci vybraných zón mesta.

OBRÁZOK 9 Zonácia povrchov chodníkov na území mesta



Zdroj dát: vlastné spracovanie

Absencia kompetenčného nástroja pre rozvoj verejných priestorov

Medzi problémy spomaľujúce koncepčný rozvoj verejných priestorov v meste sa radí i absencia kompetenčného nástroja schopného regulovať a koordinovať výstavbu ucelenej siete kvalitných verejných priestorov, ich vzájomnej systematizácie a hierarchizácie.

Takýto kompetenčný nástroj by mal byť doplnkom územného plánu, ktorého súčasné metodické nastavenie neumožňuje reguláciu verejných priestorov založených na štandardizácii kvality a priestorových parametrov ich súčastí a prvkov. Aktuálne takýto nástroj nahrádza Manuál verejných priestorov a jeho jednotlivé súčasti. Tieto dokumenty sú však záväzné iba pre hlavné mesto, pre súkromných investorov a mestské časti majú odporúčací charakter. Odpoveďou by čiastočne mohlo byť postupné vypracovanie územných plánov

zón a dizajn manuálov pre tieto zóny, zameranie sa na vypracovanie všeobecne záväzných nariadení regulujúcich rámce verejného priestoru.

Medzi nástroje, ktoré v súčasnosti zo zákona usmerňujú parametre verejného priestoru patria napríklad usmernenia Krajského pamiatkového úradu, ktoré sú však priestorovo obmedzené na oblasti pamiatkovej ochrany, prípadne Slovenské technické normy a technické predpisy (napr. STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií, TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry). Mnohé z týchto noriem a technických predpisov sú však jednostranne orientované na svoju problematiku a zároveň sú i často zastaralé v rámci súčasných poznatkov tvorby kvalitných a inkluzívnych verejných priestorov. Ich aktualizácia na národnej úrovni je tak rovnako žiadúca, ako hľadanie spôsobov aplikácie regulačných nástrojov tvorby kvalitných verejných priestorov do kompetenčných nástrojov mesta.

Vysoký investičný dlh voči verejným priestorom v Bratislave

Dlhodobé zanedbávanie tvorby verejných priestorov má za následok kumuláciu investičného dlhu na všetkých úrovniach tvorby týchto priestorov (od ulíc, cez námestia, až po parky). Aby bolo možné viesť vecnú diskusiu o zanedbanosti verejných priestorov v meste, je vhodné tento investičný dlh vypočítať. Samotný investičný dlh tvorby verejných priestorov však v histórii mesta nebol vyčíslený.

Jedným z hlavných dôvodov absencie takýchto výpočtov sú nedostatočné, alebo neúplné údaje o stave, rozlohe a uskutočnených opravách. V rámci snahy o vyčíslenie tohto dlhu sme sa zamerali na ulice (komunikácie, chodníky a prístupná zeleň) v správe hlavného mesta. Dôvodom bola dostupnosť údajov o jednotlivých celkových plošných výmerách súčastí týchto ulíc (komunikácie, chodníky a prístupná zeleň) od Oddelenia správy komunikácií magistrátu hlavného mesta (OSK) k 1.1.2022.

* Spodná hodnota zahŕňa štandardné nahradenie povrchu s jeho uložením (pri dlažbe do štrkového lôžka) a horná hodnota zahŕňa výmenu obrubníkov, vybúranie konštrukčných vrstiev a ich nahradenie (cca 40 eur / m² s DPH)

** spodná hodnota zahŕňa vytvorenie zeleného pásu z pôdopokryvných rastlín, tráv, kvetov a krov a horná hodnota zahŕňa revitalizáciu zeleného pásu so stromami (odstránenie starých pňov, výsadbu nových stromov a iných druhov rastlín, substrát a mulčovanie)

TABULKA 2 Plošné výmery jednotlivých častí ulíc, ich opráv, pomeru týchto opráv a celkovej plochy ako i plošná výmera investičného dlhu častí ulíc v správe hlavného mesta

Časť ulíc	Plošné výmery v správe Hl. mesta BA (OSK k 1.1.2022)	Plošné výmery opráv týchto častí (chodníky a komunikácie: OSK 2017-2021; cestná zeleň: OTMZ 2021)	Pomer vykonaných opráv k celkovej ploche (chodníky a komunikácie za 5 rokov; cestná zeleň za 1 rok)	Plošná výmera investičného dlhu
Komunikácie	4,41 km ²	0,99 km ²	23 %	3,42 km ²
Chodníky	1,25 km ²	0,07 km ²	6 %	1,18 km ²
Cestná zeleň	1,62 km ²	0,003 km ²	0,002 %	1,61 km ²

Zdroj dát: vlastné spracovanie

TABULKA 3 Rámcové ceny realizácií jednotlivých typov povrchov v zónach.

Časť ulíc	Zóny	Podiel zón v rámci plošnej výmery danej časti	Typ povrchu	Rámcová cena realizácie za m ² s DPH
Komunikácie	Všetky	100 %	Živičný povrch	80 – 120*
Chodníky	Zóna CMO	2,35 %	Kameň	250 – 290*
		16,16 % z B	Betón – veľký formát	70 – 110*
		35,31 % z B	Betón – malý formát	65 – 105*
		47,25 % z B	Liaty povrch	50 – 90*
		1,28 % z B	Prírodný povrch	
	Významné ulice	9,10 %	Bratislavská dlažba	85 – 125*
Cestná zeleň	Všetky	100 %	Všetka výsadba	70 – 200**

Zdroj dát: vlastné spracovanie

Zároveň boli k dispozícii údaje o ich opravách za posledných max. 5 rokov (OSK 2017-2021 a Oddelenie tvorby mestskej zelene sekcie životného prostredia magistrátu (OTMZ) 2021) (pozri **TAB. 2**). Toto časové obdobie bolo taktiež zvolené z pohľadu zvýšenia štandardu rekonštrukcií komunikácií, chodníkov a zelene, ktoré v súčasnosti prebiehajú podľa Manuálu verejných priestorov (Princípov a štandardov) a Technických listov mesta. Údaje o rámcových cenách realizácií v jednotlivých štandardoch (pozri **TAB. 3**) boli stanovené v spolupráci s OSK, OTMZ a jednotlivými sekciami MIB.

Plošná výmera investičného dlhu je teda definovaná ako rozdiel celkovej plošnej výmery častí ulíc v správe hlavného mesta a plošných výmer opráv týchto častí (pozri **TAB. 4**). V prípade chodníkov sa ich podiely rovnajú plošným podielom jednotlivých zón, pri kompozičných osiach, ktoré boli dodané ako línie, sme ich plochu vypočítali za pomoci geoprocessingového nástroja buffer, pričom výpočet ráta s rovnomerným investovaním do jednotlivých zón. Takýto postup bol implementovaný z dôvodu chýbajúcich georeferencovaných údajov o plošných výmerách chodníkov aj s ich umiestnením v rámci mesta.

Výsledný investičný dlh je potom výpočtom pomeru plôch plošných výmer investičného dlhu jednotlivých častí ulíc a k nim prislúchajúcich povrchov podľa Zonácie a vynásobený rámcovou cenou realizácie jednotlivých povrchov. Celkový investičný dlh na súčastiach ulíc v správe hlavného mesta, do ktorých nebolo investované v posledných 5 rokoch činí **463,5 – 856,3 mil. eur** (pozri **TAB. 4**).

TABULKA 4 Rámcové ceny realizácií a investičný dlh jednotlivých typov povrchov v zónach.

Časť ulíc	Plošná výmera investičného dlhu	Zóny	Podiel zón v rámci plošnej výmery danej časti	Plošná výmera prislúchajúcich povrchov	Rámcová cena realizácie za m ² s DPH	Investičný dlh v mil. €
Komunikácie	3,42 km ²	Všetky	100 %	3,42 km ²	80 – 120*	274 – 411
Chodníky	1,18 km ²	Zóna CMO	2,35 %	0,028 km ²	250 – 290*	6,9 – 8
		Zóna B	88,55 %	1,05 km ²	-	
			16,16 % z B	0,17 km ²	70 – 110*	11,8 – 18,6
			35,31 % z B	0,37 km ²	65 – 105*	24 – 38,8
			47,25 % z B	0,49 km ²	50 – 90*	24,7 – 44,5
			1,28 % z B	-	-	
Významné ulice	9,10 %	0,11 km ²	85 – 125*	9,1 – 13,4		
Cestná zeleň	1,61 km ²	Všetky	100 %	1,61 km ²	70 – 200**	113 – 322
SPOLU						463,5 – 856,3

Zdroj dát: vlastné spracovanie

Intenzita opráv a vplyv na rozpočet

V rámci snáh o zníženie investičného dlhu predstavujeme tri scenáre na jeho zníženie pre komunikácie a chodníky vzhľadom na stredové hodnoty rámcových cien rekonštrukcií jednotlivých povrchov z rokov 2020-2021. Aktuálny investičný dlh komunikácií je na úrovni 77 %, t. j. 3,42 km², dlh voči chodníkom je na úrovni 95 %, t. j. 1,19 km².

TABULKA 5 ilustruje scenáre mitigácie investičného dlhu rekonštrukcií komunikácií a chodníkov v správe hlavného mesta pri troch rozpočtových hraniciach za rok: 10 mil. eur, 20 mil. eur a 30 mil. eur. Výpočet doby mitigácie nezohľadňuje štandardnú životnosť rekonštrukcií, ktorá sa pri komunikáciách pohybuje na úrovni 8 rokov a pri chodníkoch 30 rokov.

TABULKA 5 Výpočet mitigácie investičného dlhu vzhľadom k ročným rozpočtovým hraniciam

Typ	Aktuálny dlh %	Cena za 1% rekonštrukcie	Rozpočtová hranica za rok	Rozsah rekonštrukcií za rok	Cena rekonštrukcií za rok	Doba mitigácie investičného dlhu
Komunikácie	77 %	4,42 mil. Eur	10 mil. Eur	1,8 %	7,96 mil. Eur	43 rokov
Chodníky	95 %	1,06 mil. Eur		2,2 %	2,33 mil. Eur	43 rokov
Komunikácie	77 %	4,42 mil. Eur	20 mil. Eur	3,5 %	15,47 mil. Eur	22 rokov
Chodníky	95 %	1,06 mil. Eur		4,3 %	4,56 mil. Eur	22 rokov
Komunikácie	77 %	4,42 mil. Eur	30 mil. Eur	5 %	22,1 mil. Eur	15 rokov
Chodníky	95 %	1,06 mil. Eur		7,5 %	8 mil. Eur	13 rokov

Zdroj dát: vlastné spracovanie

Chýbajúce podklady a limity

V rámci návrhu výpočtov investičného dlhu ako i návrhu jeho eliminácie a následného dopadu na rozpočet mesta bolo identifikovaných niekoľko problémov a limitov, ktoré často súviseli s chýbajúcimi, alebo neúplnými informáciami, čím skomplikovali výpočet a môžu tak mať vplyv na presnosť výsledkov. Prvým zásadným nedostatkom, ktorý má vplyv na presnosť výpočtov sú chýbajúce podkladové georeferencované dáta o umiestnení a rozlohách komunikácií, chodníkov a cestnej zelene s podrobnejšími atribútmi. Výpočet investičného dlhu tak primárne pracoval s numerickými údajmi o celkových a opravených plochách, pričom čiastkové plochy (ako napr. plochy jednotlivých materiálových zón chodníkov) boli dopočítané cez pomery celkových zón, prípadne formou šandardizácie rozmerov chodníkov vzhľadom k celkovej dĺžke.

V rámci neúplných a chýbajúcich dát k prístenej zeleni evidujeme predovšetkým problém s plochou zelene bez podrobnejšej atribútovej tabuľky o jej druhovom zložení. Táto prístenná zeleň pozostáva predovšetkým z trávnatých porastov, ktorých veľké plošné výmery sú umiestnené okolo ciest vyššej triedy a ich nájzdov. Nejedná sa teda často o uličnú zeleň, čo podčiarkuje zároveň fakt, že v rámci prístenej zelene absentujú výsadbové plochy, alebo potenciálne výsadbové plochy aktuálne rozjazdené automobilovou dopravou. Zásadný vplyv pri revitalizácii a tvorbe zelene na výslednú cenu má typ skvalitnenia a nie celková plocha. Ten je v súčasnosti často limitovaný vedením inžinierskych sietí, ktorých prekládky, prekoreňovanie a iné riešenia rádovo predražujú následné realizácie.

V rámci snahy o zintenzívnenie rekonštrukcií chodníkov a komunikácií, a tvorbu a revitalizácie prístenej zelene bol na strane hlavného mesta identifikovaný okrem rozpočtového i administratívny dlh vo forme nedostatočných ľudských kapacít. V prípade správy komunikácií sa jedná predovšetkým o potrebu vytvorenia pozícií projektových manažérov pre jednotlivé mestské obvody.

Medzi zásadné vplyvy limitujúce intenzitu a rozsah opráv patrí i vplyv dopravnej a technickej infraštruktúry. Zásadným problémom identifikovaným zo strany správcov komunikácií je problematické schvaľovanie dopravných uzáver predovšetkým významných ulíc mesta. V súčasnosti tak opravy prebiehajú často cez víkendy, alebo musia byť naplánované na letné prázdniny (júl a august). V prípade snahy

o zvýšenie intenzity rekonštrukcií komunikácií je tak potrebné vziať do úvahy i potrebu širších dopravných uzáver v meste.

Nedostatočná kooperácia medzi mestom a vlastníkami a správcami technickej infraštruktúry a následné nekoordinované zásahy často spôsobujú degradáciu i nových povrchov chodníkov a prvkov prístenej zelene. Vhodným riešením by bolo integrovať vlastníkov a správcov technickej infraštruktúry do jednotného systému plánovania rekonštrukcií s výhľadovým návrhom minimálne 3 roky. Tento plán rekonštrukcií sa odporúča vytvárať ako záväzný dokument pre mesto a dotknuté subjekty.

Zásadný vplyv na výpočet, ako i následné nastavenie stratégie eliminácie investičného dlhu budú mať meniace sa ceny materiálov a revitalizácií. Súčasnú cenu nastavenú v tabuľke 5 vychádzajú z verejných obstarávaní a realizácií mesta za roky 2020 a 2021. Vzhľadom na aktuálnu infláciu a rast cien odporúčame tieto ceny valorizovať minimálne raz ročne, a to minimálne o inflačnú položku, prípadne prepočítať podľa cien materiálov a realizácii za predchádzajúci rok.

Východisko 9: Nekompaktné mesto

Po roku 1989 vstupuje do procesu rozhodovania o územnom rozvoji mesta nový fenomén v podobe **vlastníckych vzťahov**, ktorý v kombinácii s **novými kompetenciami mesta a jej mestských častí** na dlhé desaťročia zásadne ovplyvní rast mesta a kvalitu života jeho obyvateľov. Aj keď sa mesto rozrastá po roku 1989 na podklade aktualizovanej územnoplánovacej dokumentácie a má k dispozícii dobre formulované strategické ciele rozvoja mesta⁴³, chýba ich cielavedomé a zodpovedné uplatňovanie v praxi.

Jedným z dôsledkov porevolučného rozhodovania o územnom rozvoji mesta je **nekompaktné zastavané územie mesta**. V území kompaktnejšej urbanistickej štruktúry (mestské časti Staré Mesto, Nové Mesto, Ružinov) sa nekompaktnosť mesta prejavuje stratou „pevnosti“ priestorového usporiadania mesta a **vysokým podielom nevyužívaných území**. Vo vonkajšom meste s vidieckym charakterom

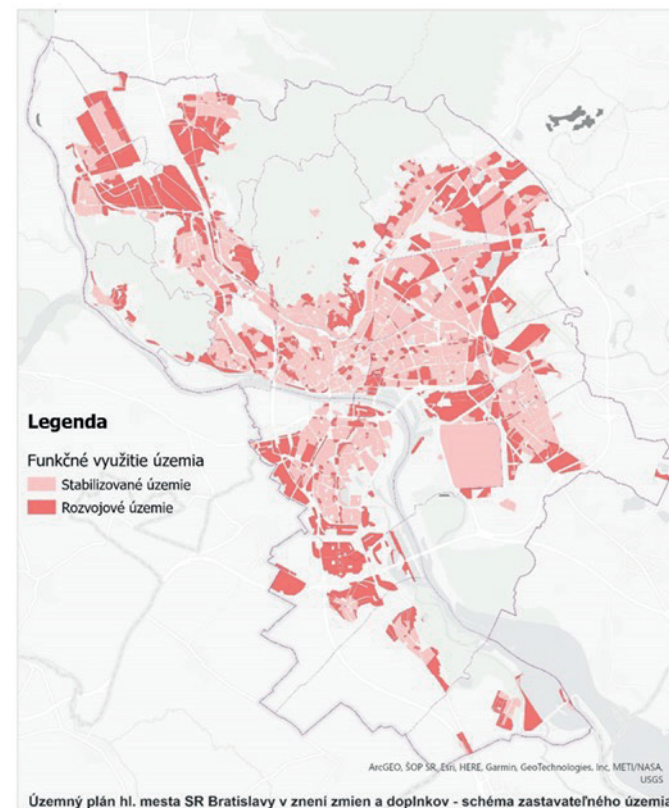
⁴³ Pozri napr. uznesenie č. 43/1999 Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy.

môžeme prebiehajúci proces výstavby považovať za **suburbanizáciu v administratívnych hraniciach mesta**.⁴⁴

V Bratislave a jej okolí teda možno sledovať dva druhy suburbanizačných procesov – suburbanizácia smerujúca do okrajových častí centrálného mesta, ktoré sú v podstate tvorené mestskými časťami pôvodných samostatných obcí nezrastených s kompaktným jadrovým územím mesta, a suburbanizácia smerujúca do bezprostredného i vzdialenejšieho zázemia mesta.⁴⁵ Rozširovanie mesta tak vedie k zvýšenému zaberaniu pôdy, mestskému tlaku na zeleň a fragmentácii zalesnených plôch a poľnohospodárskej pôdy. Súvisiace rozširovanie cestných sietí a zvyšovanie preťaženia dopravy ďalej ovplyvňuje dostupnosť pôdy na iné účely a prispieva k zhoršovaniu kvality ovzdušia.⁴⁶

Rozpínanie mesta do krajiny podporila aj spoločenská objednávka z 90. rokov minulého storočia a z prvej dekády 21. storočia. Výsledkom tejto spoločenskej objednávky je aktuálne platný územný plán s rozsiahlymi rozvojovými plochami vo výmere **takmer 500 ha plánovaných pre novú zástavbu**, situovaných prevažne na pôvodnej poľnohospodárskej pôde. Rozdiel medzi rozlohou rozvojových a stabilizovaných území určených pre zastavanie predstavuje **len cca 2,4 %** v prospech území so stabilizovaným charakterom zástavby.

OBRÁZOK 10 Schéma zastavateľného územia – stabilizované a rozvojové plochy



Zdroj dát: vlastné spracovanie na podklade ÚPN hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov

Problém nekompaktného rastu mesta je aj dôsledkom dlhodobou nenaplánovanej prioritizácie cieľov územného rozvoja mesta a slabej politickej vôle takéto ciele schváliť a uplatniť v riadení mestského rozvoja. Mesto bez stratégie územného rozvoja oslabuje svoje rozhodovacie kompetencie v oblasti územného plánovania a nepriamo podporuje nekompaktný rast mesta. Pritom tendencia k rozrastaniu mesta predstavuje potenciálne problémy pre environmentálnu a hospodársku udržateľnosť mesta. Tieto problémy sa pravdepodobne

⁴⁴ ŠUŠKA, P. *Produkcija vybudovaného prostredia v postsocialistickej Bratislave: podmienky, dynamika a územný prejav*. 2012.

⁴⁵ HRDINA, V. *Zmeny v osídlení/územný rozvoj na Slovensku po roku 1989*. 2010.

⁴⁶ MINISTERSKÁ DEKLARÁCIA O UDRŽATEĽNOM BÝVANÍ A MESTSKOM ROZVOJI. *Príloha: Trendy a modely bývania a mestského rozvoja v regióne EHK*.

zhoršia v dôsledku starnutia obyvateľstva.⁴⁷ Nekompaktne zastavané územie preukázateľne znižuje šance pre uplatnenie princípov dlhodobého udržateľného rozvoja mesta nielen v jeho administratívnych hraniciach, ale aj v metropolitnom funkčnom území.

V súčasnosti chýba komplexnejší odborný podklad pre spracovanie **stratégií rozvoja mesta kompaktným spôsobom**. V prvej fáze spracovania podkladu sa pripravuje analýza územia plánovaného pre novú zástavbu a porovnanie mestských štruktúr s cieľom stanoviť základné kritériá optimálnej intenzity využívania územia podľa polohy na území mesta.

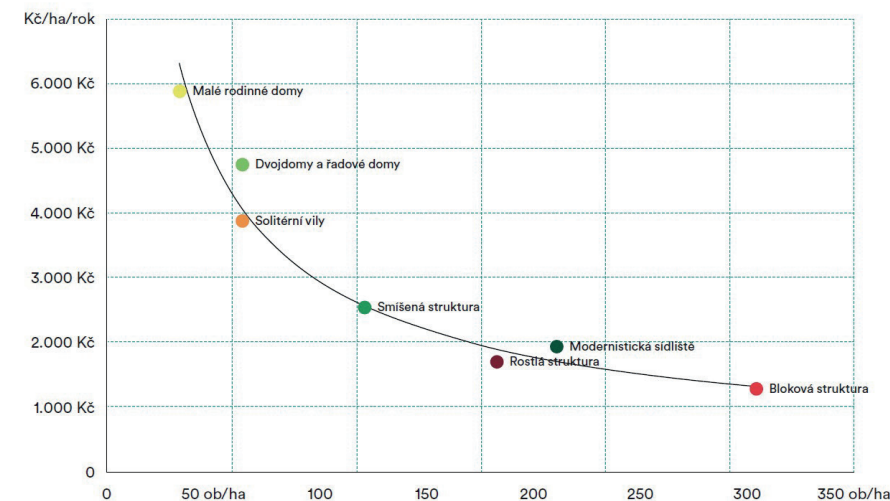
Porovnanie mestských štruktúr v nadväznosti na kompaktné mesto a dostupné dáta pre Bratislavu

Mestská hustota sa zjednodušene chápe ako pomer celkového počtu obyvateľov žijúcich v presne definovanej oblasti mesta a jej celkovej plochy. Jej meranie je ovplyvňované rôznymi faktormi, ako sú indexy zastavanosti, podlažných plôch, funkčného využitia či štruktúry priestorového usporiadania.

Organická, bloková, zmiešaná či modernistická sídlisková zástavba sa líši nielen z hľadiska urbanistického tvaru, ale aj z hľadiska ekonomických a sociálnych faktorov. Zvyšovanie hustoty obyvateľstva má podľa výskumov Inštitútu plánovania a rozvoja hlavného mesta Praha (2018), za následok vyššie plošné výdavky, no pri prepočtoch na obyvateľa je úspora pre mesto značná. Základným záverom je, že toto spojenie nie je lineárne, vyzdvihuje sa hustota obyvateľstva 100 ľudí/hektár ako udržateľný model miest na krátke vzdialenosti.

⁴⁷ BLEHA, B., ŠPROCHA, B. VAŇO, B. *Štúdiá demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050*. 2017.

GRAF 9 Porovnávanie hustoty obyvateľstva na hektár a celkových výdajov na 1 hektár v Kč za 1 rok (priemer za 4 lokality v Prahe)



Zdroj dát: Inštitút plánovania a rozvoja hlavného mesta Praha, 2018

Na základe analýz porovnávania mestských štruktúr je možné konštatovať, že pri určovaní ideálnych modelov urbanistických blokov sa nedá riadiť všeobecným vzorcom. Indexy zastavaných, podlažných plôch či koeficienty zelene sú kvantifikovateľnými ukazovateľmi využívania plôch, v kompaktnom mestskom plánovaní však treba zohľadniť aj kvalitatívne faktory. Funkčné využitie a bloková štruktúra výrazne skresľuje výsledky meraní. Ďalší problém pri porovnávaní zastavanosti mestských blokov v rámci rôznych miest spočíva v nejednotnej metodike vymedzovania mestských blokov; používanie rôznych metrick vedie ku nepresnosti dát, ktoré sa ťažko prekladajú do cudzích štruktúr.

Pri určovaní vhodnej hustoty je teda potrebné zohľadniť typ štruktúry mestského bloku podľa urbanistickej štruktúry, funkčného využitia a polohy v rámci mesta. Definovanie hustoty centra mesta v jeho objektive naráža na bariéry administratívy, historického vývoja a plánovacej kultúry danej lokality. Nejednotnosť merania má za následok nejasné a neobjektívne výsledky. Vo svojom výskume navrhujú

Angel, Lamson-Hall a Blango meranie hustoty mesta zjednodušeným vzorcom⁴⁸:

$Zastavanosť\ plochy \times pomer\ podlažnej\ plochy$
 $\times\ podiel\ obytnej\ funkcie = mestská\ hustota$

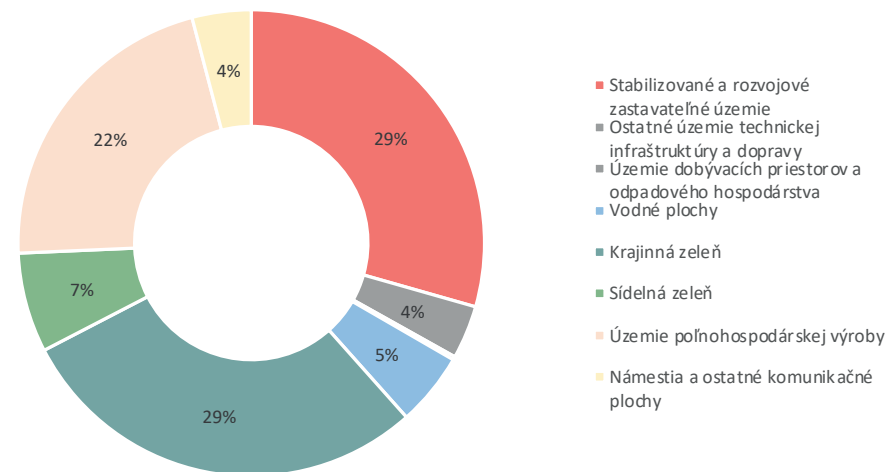
Unifikácia vzorca nezaručuje objektivitu jeho výsledkov pre celé územie mesta. Pri aplikácii vzorca merania hustoty je dôležité venovať pozornosť jednotlivým premenným; vhodná hustota mesta by sa mala podriaďovať špecifikám meranej oblasti. Stanovenie hustôt mestských štruktúr by teda malo byť odvodené od atribútov danej územnej jednotky. Inými slovami, stanoveniu hustoty by malo predchádzať zváženie jednotlivých veličín charakteristických pre dané územie. Pri stanovení vhodných hustôt by malo byť územie mesta najskôr podrobené geopriestorovej analýze zhodnocujúcej jednotlivé premenné merania, na základe ktorých možno určiť charakter územia a tým aj jeho hustoty.

Pomer rozvojových plôch v ÚPN

Územný plán mesta rozdeľuje celé územie Bratislavy na viacero funkčných plôch. Vo všeobecnosti platí, že územie Bratislavy je zložené zo zastavateľných plôch (29%), plôch pre dopravu a technickú infraštruktúru (4%), vodných plôch (5%), krajinnej (7%) a sídelnej zelene (29%), poľnohospodárskej pôdy (22%) a iných plôch (cca 4%).

⁴⁸ ANGEL, S., LAMSON-HALL, P., BLANGO, G. Z. *Anatomy of density: measurable factors that constitute urban density*. In *Buildings and Cities*. 2021.

GRAF 10 Podiely základných typov využitia celého územia mesta

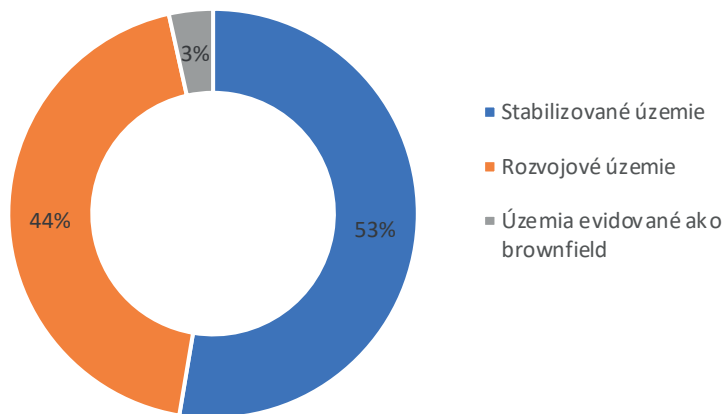


Zdroj dát: Územný plán hl. mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov, 2007

V súvislosti s vidieckym charakterom pričlenených obcí má významný podiel aj poľnohospodárska pôda (22%). Jej ochrana by mala byť prioritou z hľadiska nerozširovania sídel na úkor záberu pôdy, povinnosť rešpektovať kvalitnú poľnohospodársku pôdu ako základný pilier potravinovej bezpečnosti štátu a zabezpečenie ochrany najkvalitnejších a najproduktívnejších poľnohospodárskych pôd pred ich zástavbou vyplýva aj z Územného plánu Bratislavského samosprávneho kraja.⁴⁹

⁴⁹ Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (ÚPN R BSK) schválený Zastupiteľstvom Bratislavského samosprávneho kraja dňa 20. 9. 2013 uznesením č. 60/2013 a jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č.1/2013 zo dňa 20. 9. 2013 s účinnosťou od 15. 10. 2013.

GRAF 11 Zastavateľné územie (funkčné využitie 101 – 502) stabilizované, rozvojové územie a evidované brownfieldy



Zdroj dát: Územný plán hl. mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov, 2007

Zastavateľné územie je podľa územného plánu určené na výstavbu. Reguluje sa pomocou rozdelenia na rozvojové a stabilizované plochy, ktoré sa ďalej delia na špecifické funkcie (bývanie, občianska vybavenosť, výroba a priemysel, šport a rekreáciu alebo kombinácie zmiešaných území). V použitých grafoch sa odvoláme na konkrétne vymedzené druhy urbanistickej funkcie, tzv. mestotvorné funkcie urbanizovaného prostredia.⁵⁰

Z hľadiska možností skompaktňovania mesta sa zameriavame na podiel rozvojových plôch v rámci zastavateľného územia. Tie tvoria až 44 % tohto územia (t. j. 13 % z celkových funkčných plôch územného plánu), čo predstavuje v porovnaní so stabilizovanými (53 %), takmer polovicu z plôch určených na výstavbu. Zvyšok tvoria územia evidované ako brownfieldy (3 %).

⁵⁰ Podľa číselných kódov ide o tieto funkcie: 101 – Viacpodlažná zástavba obytného územia; 102 – Málopodlažná zástavba obytného územia; 201 – Občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu; 202 – Občianska vybavenosť lokálneho významu; 301 – Priemyselná výroba; 302 – Distribučné centrá, sklady, stavebníctvo; 401 – Šport, telovýchova a voľný čas; 501 – Zmiešané územia bývania a občianskej vybavenosti; 502 – Zmiešané územia obchodu, výrobných a nevýrobných služieb.

Z **GRAFU 11** vyplýva, že ide o značné percento rozvojových plôch na obdobie platnosti územného plánu (do roku 2030). Hoci ide o vysoké percento rozvojových plôch, problémom je, že nie sú od schválenia územného plánu v roku 2007 reálne využívané na pôvodne určené funkcie. Výstavba nie je systematicky koncentrovaná na jednotlivých rozvojových plochách, ale značne rozdrobená po celej Bratislave. Väčšina z veľkých rozvojových plôch bez kontaktu so zastavaným územím mesta nie je ani po 15 rokoch schválenia územného plánu využitá (napr. technologický park Cepit, či Južné mesto). Ďalšie rozvojové plochy sú stále iba vo fáze prípravy, ako napríklad Kapitulsý dvor, Kapitulské pole, či Lamačská brána – Bory. Rozloha týchto rozvojových lokalít predstavuje celkovo 754 ha.

TABULKA 6 Zoznam rozvojových, nevyužitých území

Rozloha	m ²	ha
Kapitulské pole	493 803	49
Kapitulský dvor	498 390	50
Južné mesto	1 756 348	176
Devínska Nová Ves – Bory	2 072 746	207
Devínska Nová Ves – Dolné Zamajerské	1 043 494	104
Cepit	626 245	63
Bory – neotvorené rozvojové plochy	1 049 870	105
Spolu	7 540 896	754

Zdroj dát: vlastné spracovanie, 2021

Dôvody tohto stavu sú najmä rozdrobené vlastníctvo, nižšia atraktivita odľahlejších území, chýbajúca infraštruktúra, v súčasnosti pre developerov nevýhodné funkčné využitie určené územným plánom alebo využívanie pozemkov ako formy uloženia peňazí (tzv. "landbanking").⁵¹ K zlepšeniu podmienok by pomohlo zavedenie jednoznačného určenia využívania poplatku za rozvoj v rozvojových plochách mesta na budovanie infraštruktúry. Prioritne je však potrebné využívať zastavateľné plochy (či už rozvojové, alebo brownfieldy) v kon-

⁵¹ MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SR BRATISLAVY, METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Koncepcia mestskej bytovej politiky 2030-2030*. 2021.

takte s existujúcou zástavbou a zamerať sa najmä na disponibilné plochy vo vnútornom meste.

Nekompaktné mesto je aj dôsledkom spôsobu zástavby povojnového obdobia. Sídlišká budované podľa princípov Aténskej charty vznikali zvyčajne na voľných plochách v polohách na okraji vnútorného mesta ako funkčne a územne nezávislé celky s dostatkom plôch zelene. Prílev nových obyvateľov spôsoboval tlak na čoraz rýchlejšiu výstavbu, ktorá sa zabezpečovala aj na úkor budovania obchodov a služieb, ako aj verejných priestorov.⁵² Pri uplatňovaní princípov monofunkčných obytných súborov vnímame rozpor s ideou tzv. kompaktného mesta, pri ktorom sa kladie dôraz na budovanie štvrtí zmiešaných funkcií. Tým sa presadzuje ekologickjšia pešia a cyklistická doprava, predchádza sa záberu ornej pôdy a dopravným problémom spojených so suburbanizáciou.

Zároveň je veľa sídlisk (napr. Devínska Nová Ves, Dúbravka, Karlova Ves, Lamač, Vrakuňa, Podunajské Biskupice a Rača) situovaných v kontakte s pôvodnou vidieckou zástavbou rodinných domov, čím sa vytvára značný kontrast v štruktúre zástavby. Skompaktňovanie mesta vytvára vhodné podmienky pre plynulejší prechod od nižšej formy zástavby k vyššej intenzite, ktorá by sa mala sústrediť najmä v priesečníkoch ťažiskových rozvojových radiál. Avšak nekonceptné zahusťovanie sídlisk nadstavbami a dostavbami či objektmi vyššími ako existujúca zástavba narúša pôvodné kompozičné princípy sídlisk. Preto je potrebné k tomuto skompaktňovaniu pristupovať individuálne na základe urbanistických princípov skvalitňujúcich prostredie mesta. Takýmto nástrojom môže byť aj urbanistická štúdia výškového zónovania a aj následná regulácia formou zmien a doplnkov.

Brownfieldy ako potenciál pre tvorbu kompaktného mesta

Nevyužitými územiami – brownfieldami v zastavanom území aj vo voľnej krajine sa mesto Bratislava zaoberá už od roku 2016. V Bratislave je až 131 území brownfieldov na rozlohe 629 ha, čo zodpovedá rozlohe jednej mestskej časti Lamač.⁵³ Sú to priestory po ukončenej ľudskej činnosti (priemysel, bývanie, administratíva), alokované pre-

⁵² MORAVČÍKOVÁ, H. *Bratislava: atlas sídlisk 1950 – 1995*. 2012.

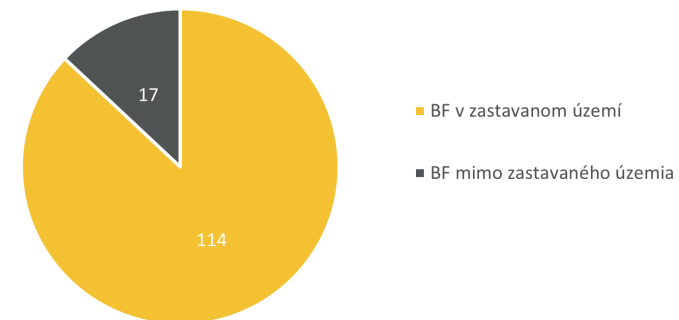
⁵³ METROPOLITNÝ INŠTITÚT. *Urbanistická štúdia brownfieldy na území mesta Bratislavy*. 2019.

važne v rámci zastavaného územia mesta (84 % z celkového počtu brownfieldov).⁵⁴

V súčasnosti nie je v SR pojem brownfield legislatívne zadefinovaný. Pre vymedzenie brownfieldov v meste sa použila všeobecne akceptovaná metodika EU CABERNET, na základe ktorej boli skúmané územia boli zaradené do štúdie ako brownfieldy podľa týchto kritérií:

- Ide o opustené, alebo nedostatočne využitú územie (do 30 % opustené minimálne 2 roky);
- Pozemky sú dotknuté predchádzajúcim využitím;
- Výmera lokality je nad 0,5 hektára;
- Pozemky sa nachádzajú hlavne v rozvinutom urbanizovanom území;
- Môžu mať skutočné, alebo odhadované problémy s environmentálnou záťažou.

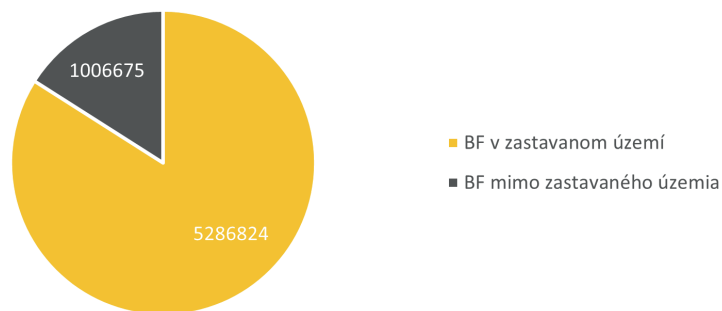
GRAF 12 Počet brownfieldov v zastavanom území a mimo zastavaného územia



Zdroj dát: *Urbanistická štúdia brownfieldy na území mesta Bratislavy, Metropolitný inštitút Bratislavy, 2019*

⁵⁴ Ibid.

GRAF 13 Výmera brownfieldov v zastavanom území a mimo zastavaného územia

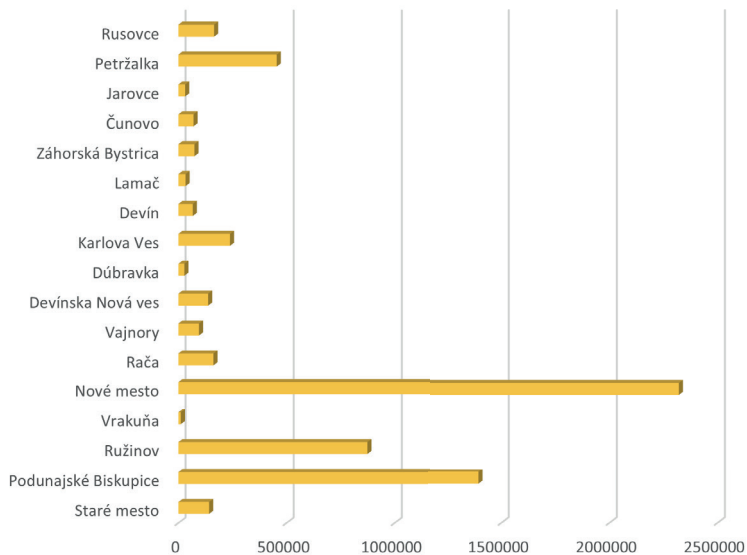


Zdroj dát: Urbanistická štúdiá Brownfieldy na území hlavného mesta Bratislavy, Metropolitný inštitút Bratislavy, 2019

Súčasťou urbanistickej štúdie Brownfieldy na území hlavného mesta Bratislavy bolo aj hodnotenie ekonomického potenciálu jednotlivých vybraných lokalít v poradí A, B, C, D, kde A predstavuje najlepšiu, najrýchlejšiu revitalizáciu. Podľa údajov za sledované roky 2016-2019 bolo ročne v Bratislave revitalizovaných 9 brownfieldov. V koncepciiestskej bytovej politiky 2020-2030 bola určená úloha spočívajúca v pilotnej tvorbe metodiky na transformáciu brownfieldov v meste.^{55, 56}

Nad rámec hodnotených brownfieldov s rozlohou väčšou ako 0,5 ha boli určené v urbanistickej štúdii zóny a bloky (veľké areály, transformačné územia) pre účely nového ÚPN, alebo zmeny a doplnky ÚPN. Podľa metodiky EU CABERNET musí byť v každej veľkej zóne identifikovaný 1 brownfield nad 0,5 ha. Celkom bolo na území hlavného mesta určených 31 veľkých zón na výmere 813,3 ha v zastavanom území aj vo voľnej krajine.⁵⁷

GRAF 14 Výmera brownfieldov v jednotlivých mestských častiach. Najväčší podiel výmery brownfieldov má mestská časť Nové Mesto o výmere 232 hektárov k zastavanému územiu (6,19%)



Zdroj dát: Urbanistická štúdiá Brownfieldy na území hlavného mesta Bratislavy, Metropolitný inštitút Bratislavy, 2019.

⁵⁵ Pre účely pilotnej štúdie bol vybraný brownfield č. 60 Modrá budova na Kopčianskej ulici v kategórii B (zóna E1 Kopčany).

⁵⁶ MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SR BRATISLAVY, METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Koncepciaestskej bytovej politiky 2030-2030*. 2021.

⁵⁷ JACKSON, B., VONTOČEK, J. *Metodika inventarizácie brownfieldov v úrovni ORP*. 2010.

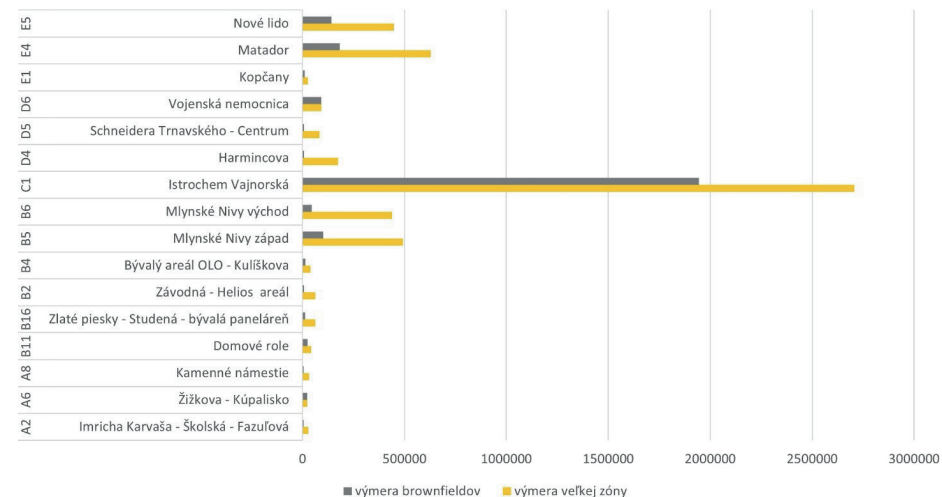
OBRÁZOK 11 Prehľad lokalizácie veľkých zón brownfieldov v nadväznosti na centrum mesta: B5 Mlynské Nivy západ – B6 Mlynské Nivy východ – veľká zóna E5 Nové Lido



Zdroj dát: Mapová aplikácia brownfieldy v Bratislave

Hlavným kritériom výberu nižšie uvedených veľkých zón bola alokácia v urbanizovanom území mesta, pričom do výberu nie sú zahrnuté zóny poznačené ľudskou stavebnou činnosťou vo voľnej krajine. Všetky veľké zóny alokované v urbanizovanom prostredí mesta, vhodné na navýšenie podielu bývania a iných funkcií, zahŕňajú územie na výmere 536 ha. Prvou riešenou veľkou zónou zo 16-tich je zóna E1 Kopčany v mestskej časti Petržalka s výmerou 0,26 ha.25 Ďalšími veľkými zónami určenými na podrobné riešenie formou spodrobňujúcej dokumentácie s cieľom úspešne revitalizovať tieto zóny a zapojiť nové mestské štvrte do organizmu mesta sú uvedené v **TABULKE Č. 7**.

GRAF 15 Podiel výmery brownfieldov vo veľkých zónach



Zdroj dát: Urbanistická štúdia Brownfieldy na území hlavného mesta Bratislavy, Metropolitný inštitút Bratislavy, 2019

TABULKA 7 Prehľad zón určených na transformáciu (neukončený)

Označenie zóny	Názov brownfieldu	Mestská časť	Výmera
Zóna B5	Mlynské Nivy západ	Ružinov	49,31 ha
Zóna B6	Mlynské Nivy východ	Ružinov	43,97 ha
Zóna E5	Nové lido	Petržalka	44,76 ha
Zóna E4	Matador	Petržalka	62,83 ha
brownfield č. 78	Palma	Rača	6,03 ha

Zdroj dát: Urbanistická štúdia Brownfieldy na území hlavného mesta Bratislavy, Metropolitný inštitút Bratislavy, 2019

Podrobnejšie analýzy spolu s pasportizačnými listami jednotlivých brownfieldov sú uvedené v štúdií.⁵⁸

Podiel všetkých vymedzených veľkých zón v zastavanom území k celkovému zastavanému územiu mesta je 536 hektárov ku 36 760 hektárom, čo predstavuje 1,45 %. Osobitným prístupom a postupným riešením problémov veľkých zón s rozlohou celkovo viac ako 200 ha (**TABUĽKA 7**), je možné vytvoriť zodpovedajúce podmienky pre ich komplexnú transformáciu na moderné mestské prostredie. Transformácia aspoň niektorých území brownfieldov sa odhaduje na dobu viac ako 20 rokov.

Transformácia brownfieldov však čelí viacerým problémom, najmä problematickým vlastníckym vzťahom, zdevastovaným budovám a vysokým nákladom na odstránenie environmentálnych záťaží. V prvých krokoch projektovej prípravy sa musia identifikovať hlavné prekážky a preskúmať možnosti ich riešenia. Pilotný projekt v lokalite Kopčianska overí vhodnú metódu prípravy ďalších projektov a v pripravovanej metodike transformácie a využitia brownfieldov sa nastaví pravidlá spolupráce s majiteľmi nehnuteľností. Limity vyplývajúce z problematiky životného prostredia je nutné riešiť na úrovni štátu a pomocou zdrojov z Európskej únie. Vzhľadom na objem financií a rozdelenie kompetencií tu môže mať mesto len koordinačnú funkciu.

Pripravovaná metodika transformácie využitia brownfieldov by mala slúžiť ako podklad pri procese transformácie od efektívnejšej územnoplánovacej prípravy až po realizáciu. Cieľom je nastaviť transparentné pravidlá a zabezpečiť udržateľnú transformáciu veľkých území s ohľadom na bývanie, dostupnosť služieb, dopravu, zeleň a ďalšie potreby obyvateľov mesta. Konceptcia by mala nastaviť postup spracovania dokumentácie a projektov smerom k úspešnej revitalizácii. Prednostne budú riešené územia s umiestnením verejnoprospešnej a všeobecne akceptovateľnej náplne, pôjde o brownfieldy v mestskom aj súkromnom vlastníctve. Cieľom je vytvoriť dôkladné analýzy a potrebné dáta o územiach pre ďalšie stupne dokumentácie a stanoviť ucelený rámec v prioritizácii veľkých transformačných území v riešení zmien a doplnkov územného plánu, prípadne v novom územnom pláne.

⁵⁸ METROPOLITNÝ INŠTITÚT. *Urbanistická štúdia brownfieldy na území mesta Bratislavy*. 2019.

Východisko 10: Slabý rešpekt k životnému prostrediu

Rozvoj Bratislavy so sebou v posledných dekádach priniesol z pohľadu plánovania a tvorby zelene mnoho potenciálov, ale i problémov. Zmenu v tomto prístupe zaznamenávame predovšetkým v 60. a 70. rokoch, ktorá bola charakterizovaná snahou rozdrobovať mestské štruktúry v objatí zelene, pričom verejný priestor sa stal stredobodom týchto snáh a nositeľom kvality. Následné dve dekády (80. a 90. roky) sa niesli v duchu destabilizácie tohto prepojenia, ktorého hlavným nositeľom sa stalo neúmerne zväčšovanie mierok. To so sebou prinieslo problémy v podobe vysokých vstupných investícií a následnej zložitej a nákladnej údržby rozsiahlych zelených plôch.

Tento vývoj mesta tak mal za následok formovanie hlavných problémov spojených s tvorbou a údržbou zelených priestorov v Bratislave, medzi ktoré sa radia:

- oddelenie človeka a pôdy, úpadok poľnohospodárskej a v Bratislave tradičnej vinohradníckej činnosti, s priamym dopadom na mestské prostredie;
- fragmentácia urbanistických štruktúr a ich verejných priestorov, ich rozširovanie, strata schopnosti ich kultivácie a ich následná fragmentácia prírodného prostredia, strata prepojenosti jednotlivých biocentier, prerušovanie biokoridorov, ktoré by ich mali spájať, resp. ich okliešťovanie, alebo nevhodné vedenie;
- degradácia, predovšetkým z ekologického hľadiska, ako výsledok tvorby hmotného prostredia bez väzieb na životné prostredie reprezentované v ucelenom mestskom prostredí verejným priestorom.⁵⁹

Jedným z negatívnych dôsledkov tohto stavu, ktorý je pozorovateľný v nových projektoch je priestorový *greenwashing* spočívajúci v ekologickom symbolizme novonavrhaných priestorov (napr. „park“ na streche stanice Nivy). Takýto prístup využíva často nedostatočné požiadavky na tvorbu zelených plôch, ktoré sú stanovené indexom zelených plôch predovšetkým na marketingové účely projektu bez zásadného pozitívneho vplyvu na podporu rozvoja ekologickej udržateľnosti a biodiverzity. Tento index sa tak vo svetle priestorových špekulácií so zeleňou javí ako nedostatočný.

⁵⁹ NOVÁČEK, O., ACHBERGER, S. *Mesto a krajina: zmenou paradigmy k uhlíkovej neutralite*. 2022.

Medzi ďalšie problémy sa radia i doteraz chýbajúce jasné princípy a štandardy tvorby zelene a starostlivosti o zeleň, ktoré začali vznikáť až v roku 2021⁶⁰.

Kľúčové problémy separácie, fragmentácie a degradácie vychádzajú taktiež z nedostatočných dát o stave zelene v meste ako aj chýbajúcich analytických podkladov a sú zároveň pozorovateľné aj v číslach tvorby zelene, ktorá v porovnaní s tvorbou a údržbou ciest tvorí zlo-mok investičnej činnosti do ulíc v správe hlavného mesta.

Dunaj – prehliadaná dominantna mesta

Rieka Dunaj, jej prírodným danostiam, sile a v neposlednom rade jej potenciálu byť atraktívnou dominantou Bratislavy sa dlhé roky nevenovala pozornosť a zostávala "tichou" súčasťou mesta. V európskej mierke je Dunaj veľmi cennou súčasťou najväčšej vnútrozemskej riečnej delty v strednej a východnej Európe. V dôsledku rýchleho rozvoja mesta sa ľavý breh Dunaja zahusťuje stavbami a prírodné prostredie ustupuje. Ideálnou protívahou sú prírode blízke riešenia manažmentu a revitalizácii brehových porastov spolu s obnovením pozitívneho vzťahu obyvateľov k riečnej dominante mesta Bratislavy. Príkladom takéhoto riešenia je urbanisticko-krajinárska štúdia *Bratislavský Dunajský park*, na ktorý by mali nadväzovať revitalizácie vybraných lokalít.⁶¹ Zdravý ekosystém je aj z ekonomického hľadiska pre spoločnosť výhodný. Vyznačuje sa samočistiacou a retenčnou schopnosťou, vysokou biodiverzitou a tvorbou biomasy.⁶²

Mesto na rieke – potreba nastavenia ochrany a udržateľného spôsobu využívania priestoru v okolí vodných tokov, ich ramien a lužnej krajiny

Malé vodné toky a ramená vodných tokov ustupovali po desaťročia a stáročia rozpínajúcemu sa mestu, boli často zasypávané, odkláňané a narovnávané, či zatrubňované a zavedené pod povrch. Dnes sa už

⁶⁰ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Princípy a štandardy zelene v meste*. 2021a. METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Princípy a štandardy starostlivosti o zeleň*. 2021b.

⁶¹ Pozri: <https://mib.sk/projekt/bratislavsky-dunajsky-park/>.

⁶² DERNER, M., HRDÝ, V., HUDCOVÁ, D., HVOŽĎARA, P., JANOTA, M., KASTEL, R., KOVARIK, A., KOVÁČ, V., MIŠÍK, M., SOMORA, A., ŠKRINÁR, A., TYUKOSOVÁ, V. *Bratislavský Dunajský park: Urbanisticko krajinárska štúdia*. 2021

trend aj kvôli klíme mení a snahou je prinavrátiť malé vodné toky do verejného priestoru, alebo ich aspoň revitalizovať a zachovať ich okolie a sprístupniť ho vhodným spôsobom obyvateľom a návštevníkom mesta. Mesto však nie je správcom vodných tokov na svojom území, touto kompetenciou disponuje Slovenský vodohospodársky podnik. Správcom niektorých malých tokov sú mestské časti v zmysle štatútu hlavného mesta. Ďalším problémom často bývajú majetkové vzťahy, alebo chýbajúce územné rezervy na revitalizáciu vodných tokov v rámci územnoplánovacej dokumentácie mesta.

Jarovecké rameno je lokalitou známou umiestnením plávajúcich zariadení, tzv. hausbótov, z ktorých mnohé z nich sú umiestnené v chránenom území Dunajských luhov. Umiestňovanie týchto zariadení podlieha povoľovacím procesom v zmysle prislúchajúcich všeobecne záväzných právnych predpisov. Regulácia výskytu týchto zariadení v chránených územiach je nevyhnutná a dôležitá, z dôvodu ochrany chránených území a ich citlivosti na nevhodné zásahy, ktorými sa môžu prejavovať aj uvádzané plávajúce zariadenia. S umiestnením hausbótov súvisí napríklad zvýšený pohyb osôb, áut, potreba nakladať s produkovanými odpadmi a odpadovými vodami, oplocovanie a odstraňovanie brehových porastov, rušenie vtáctva, rozširovanie nepôvodných druhov drevín, a pod. V období posledných rokov sa k novému povoľovaniu a umiestňovaniu hausbótov v dotknutej lokalite nepristupuje.

Dunajské nábregia majú veľmi rôznorodý charakter, funkčné využitie a sú taktiež veľmi rôznorodé z prírodného hľadiska. Nachádzajú sa tu územia s vysokým stupňom ochrany po oboch stranách (nielen) Dunaja a zároveň aj veľmi intenzívne využívané nábregia s vysokou mierou urbanizácie, resp. pod pamiatkovou ochranou. Mnohé z nich sú aj napriek svojmu obrovskému potenciálu pre rôzne rekreačné aktivity (prírodný turizmus, športové rekreačné aktivity a pod.) ťažko dostupné. Bratislava a jej obyvatelia by mohli len benefitovať z koncepcnejšie nastaveného prístupu k rozvoju mesta ako mesta na rieke s významným prírodným potenciálom. Aby Bratislava benefitovala z prítomnosti Dunaja, bude potrebné vypracovať koncepciu rozvoja ľavobrežných častí nábregia.

Manažment zrážkových vôd

Zrážková voda sa dnes z väčšiny zastavaných alebo inak povrchovo uzatvorených oblastí nedostávajú prirodzenou cestou späť do prírodného kolobehu vody. Navyše v dobe silnejúcich prejavov zmeny klímy, ktorá sa prejavuje extrémnymi výkyvmi počasia a zvýšenou premenlivosťou počasia, jestvujúci kanalizačný systém nie len že nestíha odvádzať privalové dažde, ale zároveň odvádza zrážkovú vodu, ktorá len narieduje omnoho viac znečistenú odpadovú vodu, čím prispieva de facto k „vysúšaniu“ mestského prostredia a zaťažuje čističky odpadových vôd. Aktuálne v rámci územnoplánovacej dokumentácie na úrovni mesta absentuje nástroj, ktorý by koncepčne riešil problematiku zvyšovania odolnosti mesta voči dôsledkom privalových zrážok a podporil by udržateľnejšie hospodárenie so zrážkovou vodou. Akčný plán adaptácie na zmenu klímy síce identifikuje ktoré typy opatrení je potrebné zavádzať, ale nedefinuje, v ktorých lokalitách a v akej miere je potrebné ich zavádzať.

Zraniteľná poľnohospodársky využívaná krajina

V okolí Bratislavy sa nachádza množstvo poľnohospodárskej pôdy. Táto zaberá plochu približne 13 000 ha, čo je necelá tretina rozlohy mesta. Najväčšiu časť z nej tvorí orná pôda (takmer 10 000 ha, 74 %), nasledujú ďalej plochy využívané ako trávnaté porasty, vinice alebo sady. Tieto sú v porovnaní s ornou pôdou naozaj len zlomkové (pozri **TABULKU 8**). Celky ornej pôdy na Slovensku, a aj v okolí hlavného mesta, sú charakteristické svojou značnou veľkosťou, kompaktnosťou a nízkym zastúpením prvkov krajinej zelene (remízky, vetrolamy, brehová vegetácia vodných tokov, a pod.).

TABULKA 8 Pôdny fond podľa druhu pozemkov

tis. ha					
Ukazovateľ	2016	2017	2018	2019	2020
Celková výmera pôdy	36,8	36,8	36,8	36,8	36,8
v tom					
poľnohospodárska pôda	13,5	13,5	13,5	13,4	13,3
v tom					
orná pôda	10,0	10,0	10,0	9,9	9,8
chmeľnice	-	-	-	-	-
vinice	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
záhrady	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7
ovocné sady	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
trvalé trávne porasty	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
nepoľnohospodárska pôda	23,2	23,3	23,3	23,4	23,5
v tom					
lesné pozemky	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1
vodná plocha (vrátane rybníkov)	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9
zastavaná plocha	7,7	7,8	7,8	7,9	7,9
ostatná plocha	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6

Zdroj dát: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021, Úrad geodézie, kartografie a katastra SR

Tento stav neumožňuje nárast ekologickej stability poľnohospodárskej krajiny a taktiež zvyšuje jej zraniteľnosť voči nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy. Práve polia bez vegetácie sa počas letných mesiacov veľmi ľahko otepľujú, vysušujú a v kombinácii s prílišným sklonom a nevhodným typom pôd môžu viesť k zvýšenému riziku vodnej erózie. Zásahy, ktoré boli v minulosti (najmä v období druhej polovice 20. storočia) robené s cieľom maximalizovať pestovnú plochu a rozlohu ornej pôdy, so sebou prinášali aj zasypávanie ramien

vodných tokov a ich napriamovanie, resp. spevňovanie brehov a odstraňovanie prirodzenej brehovej vegetácie, ako aj ďalšie necitlivé zásahy do krajiny. Tým sa stratila prirodzená prepojenosť významných prírodných území, ktoré dnes majú plniť funkciu biocentier.

Vinice – miznúca krajinno-historická súčasť mesta

Ďalším problémom je postupne vyhasínajúci záujem o udržanie **vinohradníckych tradícií** a postupné vytrácanie sa vinohradníckeho remesla spolu s vinohradmi. S tým súvisí aj strata krajinného obrazu Bratislavy s úpäťami Malých Karpát, ktoré bývali lemované vinicami. Dôvodov je viacero – komplikované majetkové vzťahy, nevymáhanie tzv. „burinového“ zákona⁶³, ako aj rôzne motivácie, ktoré vedú ľudí k snahe o zmenu spôsobu užívania pozemkov viníc na stavebné pozemky (náročnosť vinohradníckeho remesla, chýbajúce technické zázemie, nárast cien nehnuteľností a pod.).

Tieto faktory spôsobili, že v súčasnosti sa nehospodári na takmer polovici viníc v porovnaní so stavom v roku 2002 (na základe porovnania ortofoto snímok – pozri **TAB. 9** a **OBR. 12**). Mesto by sa preto malo usilovať o revitalizáciu a obnova mestských viníc na produkčné a rekreačné účely a zamedzenie ich premeny na stavebné pozemky. Jedným z nástrojov ochrany vinohradov na úrovni územného plánovania je aj spracovanie urbanistickej štúdie viníc. Dôležitým faktorom pre zlepšenie súčasného stavu je aj uplatňovanie a vymáhanie legislatívnych opatrení – napr. burinový zákon v spolupráci s orgánmi verejnej správy.

⁶³ Zákon NR SR č. 220/2004 Z. z. o starostlivosti o poľnohospodársku pôdu v znení neskorších zmien a predpisov.

TABULKA 9 Zmeny v rozlohe obhospodarovaných viníc – porovnanie na základe ortofoto snímok z rokov 2002 a 2021

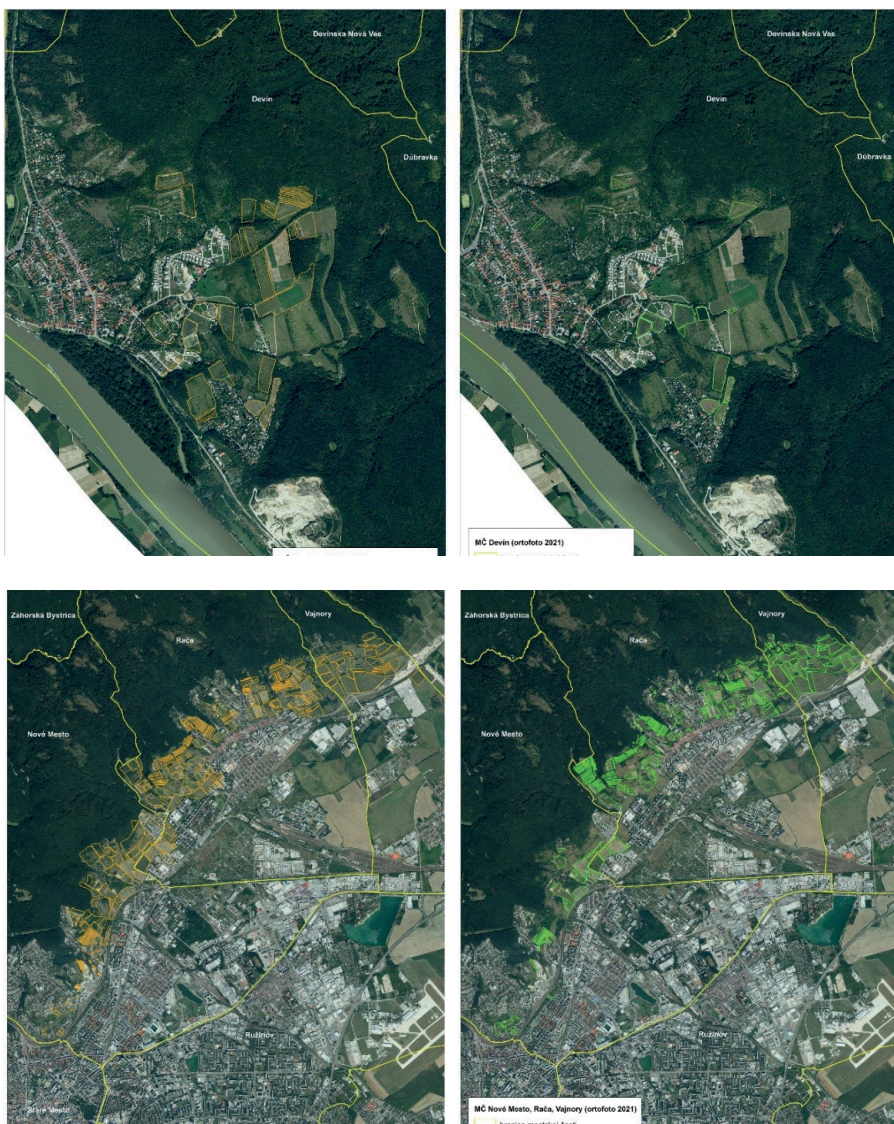
Mestská časť	Približná rozloha obhospodarovaných viníc v roku 2002	Približná rozloha obhospodarovaných viníc v roku 2021
Devín	40,32 ha	9,55 ha
Nove Mesto	132,15 ha	44,76 ha
Rača	184,83 ha	119,36 ha
Vajnory	81,4 ha	86,76 ha
Spolu	438,7 ha	260,43 ha

Zdroj dát: ÚGKK, 2020, MIB, vlastné spracovanie

Verejný priestor z hľadiska zraniteľnosti

Štruktúra sídliskovej zelene a zelene bytových domov dnes na väčšine územia mesta nespĺňa požiadavky kladené na zelenú infraštruktúru klimaticky odolných miest. Zeleň na sídliskách má často veľmi vysoké zastúpenie rozsiahlych trávnatých plôch s nekonceptne umiestnenými drevinami (často aj nevhodného druhového zloženia, resp. jednodruhového zloženia), ktoré sú neefektívne z hľadiska ochladzovania miestnej mikroklímy. Takéto formyestskej zelene zároveň nie sú ani veľmi udržateľné z hľadiska nákladov na starostlivosť. Navyše nevytvárajú ani inkluzívny verejný priestor, ktorý by poskytoval dostatočnú mieru ochladenia počas letných mesiacov, aby sa mohli aj zraniteľnejší obyvatelia (najmä seniori) cítiť v exteriéri príjemne aj počas dňa.

OBRÁZOK 12 Porovnanie aktuálne obhospodarovaného územia viníc (2021) so stavom z roku 2002; prvá dvojica fotografií obsahuje snímok mestskej časti Devín, druhá dvojica mestskej časti Nové Mesto, Rača a Vajnory



Zdroj dát: ÚGKK (2021), spracované: SÚP MIB (2022).

Verejný priestor z hľadiska mestskej biodiverzity

Pretrvávajúci konvenčný spôsob nazerania na verejný priestor a mestské plánovanie nezohľadňuje mestskú biodiverzitu ako plnohodnotnú a potrebnú súčasť mesta. Je preto nevyhnutné sa začať komplexne venovať tejto téme aj vzhľadom na biodiverzitný potenciál mesta Bratislavy s bezprostrednou prítomnosťou rieky Dunaj, ktorá formovala pôvodné lužné lesy a jeho biotu. Navyše v urbánnom prostredí rozhoduje o biologickom bohatstve kvalita a kvantita zeleno-modrej infraštruktúry naprieč mestskými štruktúrami, ktorá predstavuje živnú pôdu pre mestskú flóru a faunu. Takýto verejný priestor ponúka nielen spoločenský úžitok, ale i komplexné ekosystémové služby, ktorých výhody pociťujú obyvatelia mesta. Akým spôsobom pristupovať k verejným priestorom preto otvára nové, kreatívne cesty a metódy.

Jednou zo známych metód je *Animal Aided Design* relatívne nový koncept plánovania urbánnych priestorov, ktorá nadčasovo hovorí o tom, že iba plánovanie zelených plôch nie je postačujúce, ak chceme zabezpečiť, aby v mestách mohli žiť rôzne živočíšne druhy.⁶⁴ Preto je hlavnou myšlienkou vytvárať mestský priestor pre potreby mestskej fauny, od čoho sa odvíja samotná kvalita zeleno-modrej infraštruktúry. Avšak, mestská biodiverzita spolu so systémom komplexnej zeleno-modrej infraštruktúry je momentálne na území hlavného mesta Bratislavy neuchopenou témou, ktorej sa doteraz nevenovalo patričnej pozornosti.

„Koeficient zelene“ neodpovedajúci aktuálnej situácii

ÚPN hl.mesta Bratislavy definuje koeficient zelene (KZ) ako pomer medzi plochou zelene na rastlom teréne a celkovou výmerou vymedzeného územia (s možnosťou čiastočného započítania zelene nad podzemnými konštrukciami). Taktiež uvádza, že jeho funkciou je zabezpečiť potrebný rozsah zelene, doplnkového charakteru, v regulovanom území, pričom sú stanovené minimálne rozsahy plôch doplnkovej zelene v rámci konkrétnej regulovanej funkčnej plochy.

⁶⁴ WEISSER, W., HAUCK, T. *ANIMAL-AIDED DESIGN – using a species' life-cycle to improve open space planning and conservation in cities and elsewhere*. 2017.

TABUĽKA 10 Započítateľné plochy zelene – tabuľka zápočtov

Požadovaný podiel	Kategória zelene	Charakter výsadb	Požadovaná hrúbka substrátu	Koeficient zápočtu	Poznámka
min. 70 %	Zeleň na rastlom teréne	Výsadba zelene na rastlom teréne, s pôvodnými vrstvami pôdotvorného substrátu, prípadne s kvalitatívne vylepšenými vrstvami substrátu	bez obmedzenia	1	Komplexné sadovnícke úpravy
	Zeleň na úrovni terénu nad podzemnými konštrukciami	Výsadba zelene nad podzemnými konštrukciami s riešením ako u zelených striech (t. j. s drenážno-izolačnou fóliou, pôdnymi kondicionérmi a závlahovým systémom)	nad 2,0 m	0,9	Trávnik, kríky, stromy s veľkou korunou
max. 30 %	Zeleň na úrovni terénu nad podzemnými konštrukciami		nad 1,0 m	0,5	Trávnik, kríky, stromy s malou korunou
			nad 0,5 m	0,3	Trávnik – kvetiny, kríky

Zdroj dát: Hlavné mesto SR Bratislava (2021)

V praxi možno koeficient zelene v tejto podobe pokladať za veľmi jednoduché, hrubé vyhodnotenie a stanovenie rozsahu zelene s rozdielnymi minimálnymi požiadavkami pre centrum, vnútorné mesto a vonkajšie mesto. V kontexte aktuálnych environmentálnych problémov miest, vrátane Bratislavy, platné koeficienty zelene pre Bratislavu predstavujú nedostatočne flexibilný nástroj, neschopný určovať potrebnú kvalitu mestskej zeleno-modrej infraštruktúry, ktorý navyše už vôbec nie je v súlade s modernými koncepčnými dokumentmi mesta v oblasti mestskej zelene.⁶⁵ V súčasnej podobe nezohľadňuje

⁶⁵ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Principy a štandardy zelene v meste*. 2021a.

vegetačné horizontálne a vertikálne prvky (strechy, steny) ako plnohodnotnú súčasť mestskej vegetácie a taktiež do tejto metriky nie sú premietnuté individuálne adaptačno-mitigačné prvky ako koncepčná priorita mestských priestorov v kontexte prebiehajúcej zmeny klímy a jej prejavov.

Bratislava je mesto s veľkým potenciálom vzhľadom na polohu a prírodný charakter, avšak súčasne čelí rovnakým problémom ako iné svetové metropoly, ktoré svoj potenciál jasne identifikovali a premietli do následných stratégií aj v podobe funkčných koeficientov zelene resp. tzv. „ekoindexov“. Ekoindexy predstavujú jasnú reguláciu a víziu mesta, ako chce formovať zeleno-modrú infraštruktúru pre svojich obyvateľov; tento nástroj rovnako napomáha novým projektom dosahovať vysokú kvalitu vegetácie a jej prepojenie s komplexnými ekosystémovými službami.

Je potrebné, aby Bratislava začala s formovaním ekoindexu, ktorý zohľadňuje kvantitatívny ako aj kvalitatívny rámec mestskej zeleni vytvorený na základe analýzy klimatických zón. Pre ilustráciu hlavného problému možno uviesť na príklade porovnania ekologickej hodnoty a stopy rozsiahleho trávnik v porovnaní s dažďovou záhradou, či trvalými lúčnymi plochami. Trávnik má podstatne nižšiu ekologickejšiu hodnotu a vyššiu ekologickejšiu stopu z hľadiska nárokov na vodu a údržbu. Z pohľadu aktuálneho koeficientu zelene pre Bratislavu sa jedná o rovnaké plochy vegetácie, pretože spomínanú kvalitu vegetačného pokryvu explicitne nestanovuje, pričom takéto nezohľadňovanie rozdielnej ekologickej kvality je vážnym problémom pre formovanie odolnosti mesta na negatívne prejavy zmeny klímy a straty biodiverzity. Okrem iného funkčné ekoindexy sú v mnohých mestách štandardom už dlhé roky.

Priekopníckym mestom bol Berlín už v roku 1994 (*Biotop Flächenfaktor*), nasledovalo Malmö s *Green Space Factor* a *Green Points System* z roku 2001 (aktualizovaný v roku 2011.⁶⁶ Tieto metriky kladú dôraz na prírode blízke hospodárenie s vodou a podporu biodiverzity. Odlišný prístup si osvojilo mesto Seattle vo svojom *Seattle Space Factor* z roku 2006, ktorý kladie dôraz na vegetačné strechy a steny. Ďalšie ekoindexy majú spracované mestá Washington⁶⁷, Helsinky⁶⁸ či Londýn.⁶⁹ Metriky využívané jednotlivými systémami ekoindexov sú navzájom podobné, častokrát modifikované a vzájomne inšpirované. Každé mesto je špecifické, má individuálne potreby, rozdielnu mieru zastavanosti, rozdielne stratégie budúceho lokálneho formovania a preto je dôležité k nastavovaniu ekoindexu pristupovať individuálne.

⁶⁶ KRUUSE, A. *GRaBS Expert Paper 6, The Green Space Factor and the Green Points System*. 2021.

⁶⁷ MCGLYNN, M., et al. *GREEN AREA RATIO GUIDEBOOK*. 2017.

⁶⁸ JUHOLA, S. *Planning for a green city: The Green Factor tool*. 2018.

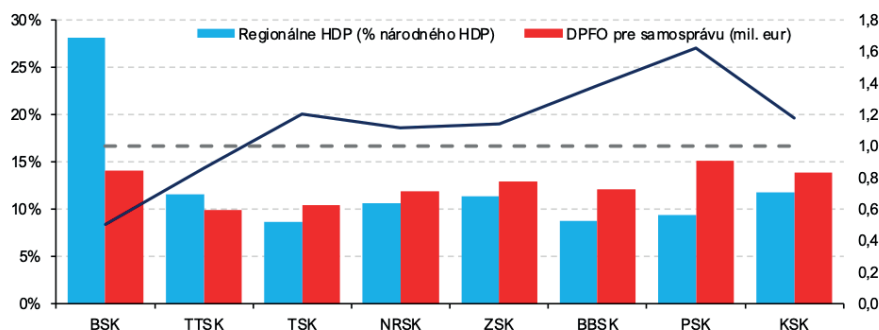
⁶⁹ KRUUSE, A. *GRaBS Expert Paper 6, The Green Space Factor and the Green Points System*. 2021.

B.2 EKONOMICKÝ ROZVOJ

Východisko 1: Financovanie samosprávy je výrazne solidárne, centrá ekonomickej aktivity vygenerovanými daňovými príjmami dotujú menšie obce.

Bratislavský (o 50 %) a Trnavský kraj (o 14 %) získavajú menej z podielových daní⁷⁰ ako vyprodukujú hrubého domáceho produktu. Podielové dane sú nastavené na vyrovnávanie regionálnych rozdielov, nie na prepojenie ekonomickeho úspechu samosprávy a jej daňových príjmov. Napr. v Prešovskom kraji je podiel na výbere podielových daní o 62 % vyšší ako podiel kraja na ekonomickej aktivite.

GRAF 16 Podiel jednotlivých samosprávnych krajov na národnom HDP a príjmoch z podielovej dane

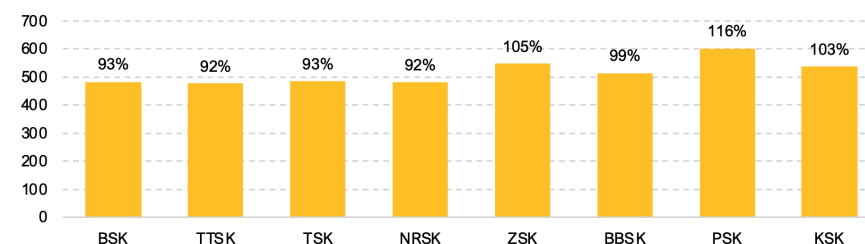


Zdroj dát: Eurostat, MF SR, 2021

Na vyrovnávanie regionálnych rozdielov slúži aj druhá najdôležitejšia zložka financovania samosprávy, granty a transfery (primárne zo štátneho rozpočtu a EÚ). V prepočte na osobu získali v roku 2019 kraje (a mestá a obce v nich) medzi 92 % a 116 % priemerného príjmu z grantov a transferov. Nadpriemerné príjmy majú kraje s nižším regionálnym HDP (Žilinský, Prešovský, Košický kraj).

⁷⁰ Príjmy všetkých obcí a miest daného kraja + príjmy samosprávneho kraja.

GRAF 17 Príjmy z grantov a transferov jednotlivých samosprávnych krajov na obyvateľa (v eurách a % priemeru)



Zdroj dát: MF SR, 2021

Nepomer medzi regionálnym HDP a príjmami samosprávy znevýhodňuje Bratislavu aj pri čerpaní európskych fondov.

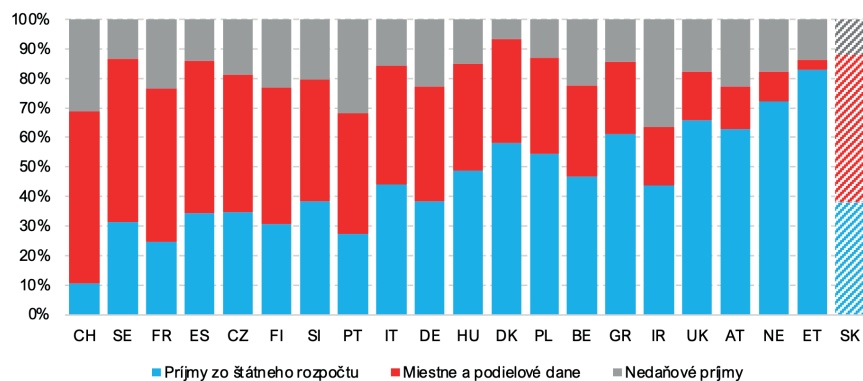
Európske fondy, predovšetkým fond regionálneho rozvoja, sú prioritne alokované do regiónov⁷¹ s podpriemerným regionálnym HDP na obyvateľa. Bratislavský kraj má podľa údajov z roku 2019 regionálne HDP na obyvateľa (po prepočítaní kúpnej sily) na úrovni 162 % európskeho priemeru, vyššie ako Berlín (123 %), Helsinki (144 %) Viedeň (149 %), Budapešť (151 %) či Varšava (160 %).

Bratislavský kraj je preto oprávnený čerpať iba zlomok alokovaných fondov pre Slovensko. Na rozdiel od iných metropolitných regiónov však nízku alokáciu zo štrukturálnych fondov nekompensujú vyššie vlastné príjmy. Ambíciou Bratislavy nie je meniť systém prerozdelenia eurofondov. Zmeniť sa má financovanie samospráv na Slovensku, vysoké regionálne HDP má vypovedať o ekonomickej sile samosprávy v regióne.

Financovanie slovenských samospráv je solidárnejšie aj v porovnaní s európskym štandardom, kde na vyrovnávanie rozdielov slúžia primárne priame transfery zo štátneho rozpočtu. Regionálne rozdiely na Slovensku vyrovnáva okrem financovania prenesených kompetencií (školsťvo) či spolufinancovania sociálnych služieb aj samotná podielová daň.

⁷¹ Podľa klasifikácie NUTS2.

GRAF 18 Financovanie samospráv v Európe (2016)



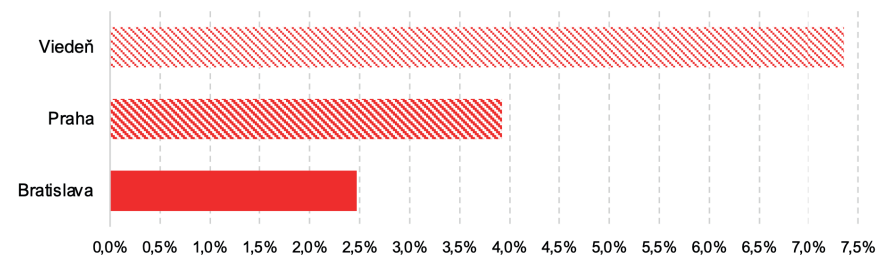
Zdroj dát: Geißler, Hammerschmid, & Raffer, 2019

Samosprávy v Európe sú štandardne financované cez tri piliere zdrojov: miestne dane a poplatky (primárne daň z nehnuteľnosti), podiel na národne vyberaných daniach a účelové granty zo štátneho rozpočtu. Podiel na národne vyberaných daniach (najčastejšie daň z príjmu fyzických osôb) štandardne kopíruje ekonomickú silu samosprávy a s miestnymi daňami slúžia na financovanie originálnych kompetencií samosprávy a jej rozvoj. Účelové granty vyrovnávajú regionálne rozdiely a zabezpečujú rovnaký prístup k verejným službám v celej krajine. Financujú konkrétne verejné služby ako školstvo, sociálne služby či zdravotníctvo.

Priame financovanie zo štátneho rozpočtu tvorilo v roku 2016 v priemere 46 % príjmov samospráv v Európe. Miestne dane a národné dane tvorili 34 % príjmov. Zvyšok (20 %) tvoria iné nedaňové príjmy.

Na Slovensku tvoria podielové dane (údaje za rok 2019) 42 % príjmov samosprávy. Granty a transfery tvoria ďalších 38 % príjmov. Miestne dane tvoria iba 8 % príjmov. **80 % samosprávnych rozpočtov je tak tvorených solidárnym mechanizmom financovania bez zohľadnenia ekonomickej aktivity a pôvodu daňových príjmov.**

GRAF 19 Príjmy metropolitného regiónu ako % príjmov verejnej správy (2019)



Zdroj dát: Eurostat, MF SR, HM Praha, Stadt Wien, 2021

Bratislava má v porovnaní s inými hlavnými mestami v okolí nevýrazné postavenie aj financovanie. Príjmy Prahy a Viedne, vyjadrené ako podiel príjmov verejnej správy, sú o 59 %, resp. 198 % vyššie v porovnaní s Bratislavou (počítanou ako súčet príjmov samosprávneho kraja, Bratislavy, mestských častí a ostatných miest a obcí BSK). Dorovnať príjmy na úroveň Prahy alebo Viedne by znamenalo zvýšiť rozpočet regiónu zo súčasných 990 mil. eur o 582 mil. eur, resp. 4 530 mil. eur.

Celkové zdanenie nehnuteľností je v porovnaní s priemerom OECD menej ako polovičné, čo znižuje fiškálnu nezávislosť samospráv. Priemer krajín OECD vo výbere dane z nehnuteľnosti je na úrovni 1,1 % HDP. V roku 2019 tvoril na Slovensku tento pomer 0,4 % HDP, v roku 2020 stúpil z dôvodu poklesu HDP a zvýšenia sadzieb naprieč mestami a obcami na 0,5 % HDP. V Európe sú dane z nehnuteľnosti štandardne príjmom samospráv, nízky výber tejto dane znižuje schopnosť samospráv investovať do vlastného rozvoja.

Financovanie a kompetencie bratislavskej samosprávy

Financovanie aj kompetencie samosprávy budú nastavené podľa reformy územnej samosprávy, navrhovanej v dokumente Vráťme mestám práva: pokračovanie decentralizácie Slovenska.⁷²

Financovanie sa priblíži európskemu štandardu, postavenému na troch pilieroch: miestnych daniach a poplatkoch (spravovaných lo-

⁷² NIŽŇANSKÝ, V., a kol. VRÁŤME MESTÁM PRÁVA: pokračovanie decentralizácie Slovenska.

kálne), daňou z príjmu (spravovanou centrálnou, rozdeľovanou podľa domicilu daňovníkov) a vyrovnávacích grantoch a transferoch zo štátneho rozpočtu na financovanie verejných služieb (školsťvo, sociálne služby a iné).

Legislatíva upravujúca daň z nehnuteľnosti dá mestám väčšiu flexibilitu v nastavovaní sadzieb, odvodená bude od hodnoty nehnuteľnosti alebo podlahovej plochy, s minimálnymi národnými sadzbami. Mestá budú môcť sadzby dane navyšovať vlastným rozhodnutím nad rámec minima. Cieľom minima je garantovať istú výšku príjmov pre samospráv z majetkových daní a umožniť znižovanie DPFO. Správa a výber dane z nehnuteľnosti ostane kompetenciou samospráv.

Celkový výber dane z nehnuteľnosti stúpne minimálne na úroveň aspoň 1 % HDP oproti dnešným 0,5 % HDP. Zvýšené sadzby dane z nehnuteľnosti umožnia znížiť daňové zaťaženie práce približne o 3-4 percentuálne body (napr. prvá sadzba dane by bola 16 % a druhá sadzba dane 21 %).⁷³ Miestne dane budú pre samosprávy dôležitejším vstupom ako doteraz.

Konkrétne, zmeny budú musieť nastať minimálne v týchto oblastiach:

1. V zákone o miestnych daniach⁷⁴ sa zvýšia minimálne sadzby dane, zmení sa spôsob výpočtu základu dane podľa podlahovej plochy a zvýši sa flexibilita stanovenia sadzieb.
2. Rozpočtové určenie dane z príjmu sa v zákone⁷⁵ a nariadení vlády⁷⁶ upraví tak, aby vo vzorci zohľadňovalo miesto pobytu daňovníkov. Do vzorca nebudú vstupovať faktory, ktoré budú kompenzované cez priame granty a transfery zo štátneho rozpočtu (napr. počet obyvateľov nad 62 rokov alebo počet žiakov).

⁷³ RADA PRE ROZPOČTOVÚ ZODPOVEDNOSŤ. *Simtask: nasimulujte si svoju reformu v daniach, odvodoch a sociálnych dávkach*. 2021.

⁷⁴ Zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady

⁷⁵ Zákon č. 564/2004 Z. z. o rozpočtovom určení výnosu dane z príjmov územnej samospráve a o zmene a doplnení niektorých zákonov

⁷⁶ Nariadenie vlády č. 668/2004 Z. z. o rozdeľovaní výnosu dane z príjmov územnej samospráve

3. Zákony a ostatné právne predpisy o financovaní preneseného výkonu štátnej správy⁷⁷, resp. o samostatnom financovaní samosprávnych kompetencií (sociálne služby)⁷⁸, zohľadnia skutočné náklady na výkon týchto kompetencií a budú ich v plnej miere financovať s cieľom zabezpečiť rovnaký prístup k verejným službám vo všetkých samosprávach. Predškolské vzdelávanie bude financované rovnako ako základné a stredné školsťvo, nepôjde už o originálnu kompetenciu samosprávy financovanú z podielových daní.
4. Zákon o dani z príjmu⁷⁹ zohľadní vyššie sadzby dane z nehnuteľnosti znížením sadzieb dane z príjmu tak, aby celkový dopad zmien bol rozpočtovo neutrálny.

Východisko 2: V rozpočtovom procese a hospodárení Bratislavy sú nedostatočne zohľadnené princípy transparentnosti a hodnoty za peniaze predovšetkým pri strednodobom plánovaní, riadení investícií a zverejňovaní rozpočtu.

Schválený rozpočet hlavného mesta sa kompletný zverejňuje iba v textovej podobe, strojovo čitateľné dáta sú zverejnené až po skončení rozpočtového roku na portáli otvorených dát mesta. Časť webovej stránky mesta venovaná rozpočtu na tieto dáta neodkazuje. Používateľsky prehľadný spôsob, akým preskúmať rozpočet mesta po vzore štátneho webu www.rozpocet.sk neexistuje.

⁷⁷ Napr. zákon č. 596/2003 Z. z. o štátnej správe v školstve a školskej samospráve a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákon č. 597/2003 Z. z. o financovaní základných škôl, stredných škôl a školských zariadení, výnos ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR č. 2482/M-2005 z 21. novembra 2005 o poskytovaní dotácií na úhradu nákladov preneseného výkonu štátnej správy obciam na vykonávanie pôsobnosti špeciálneho stavebného úradu pre miestne komunikácie a účelové komunikácie (na úsek dopravy), alebo výnos Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky z 21. decembra 2010 č. 20786/2010-SRVS/z.54145-M o poskytovaní dotácií zo štátneho rozpočtu obciam na úhradu nákladov preneseného výkonu štátnej správy na úseku stavebného poriadku a bývania v znení neskorších opatrení.

⁷⁸ Zákon č. 448/2008 Z. z. o sociálnych službách a o zmene a doplnení zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

⁷⁹ Zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov.

Mestské zastupiteľstvo do roku 2020 neschválilo rozpočtové pravidlá hlavného mesta. Pri plánovaní, príprave, schvaľovaní a zmenách rozpočtu sa hlavné mesto riadi iba zákonom⁸⁰ a každoročne schvaľovaným interným harmonogramom. Rozpočtové pravidlá schválené zastupiteľstvom môžu proces systematizovať, nastaviť jasné očakávania aj zodpovednosti aktérov a inštitucionalizovať procesy ako je investičný plán a hodnotenie investícií či revízie výdavkov.

Dobrou rozpočtovou praxou, predovšetkým v krajinách severnej a západnej Európy (Škandinávia a Holandsko), je záväzne rozpočtovať na strednodobej úrovni (3-5 rokov). Záväznosť strednodobého rozpočtu zvyšuje kvalitu plánovania vo verejných investíciách, transparentnosť rozpočtového procesu a verejnú kontrolu nad zmenami rozpočtu⁸¹. Slovensko (na štátnej aj samosprávnej úrovni) je dnes na chvoste rebríčka Európy v záväznosti strednodobého výhľadu rozpočtu⁸². Národná banka Slovenska, ministerstvo financií SR aj Rada pre rozpočtovú zodpovednosť presadzujú zvýšenie záväznosti strednodobého rozpočtového rámca.

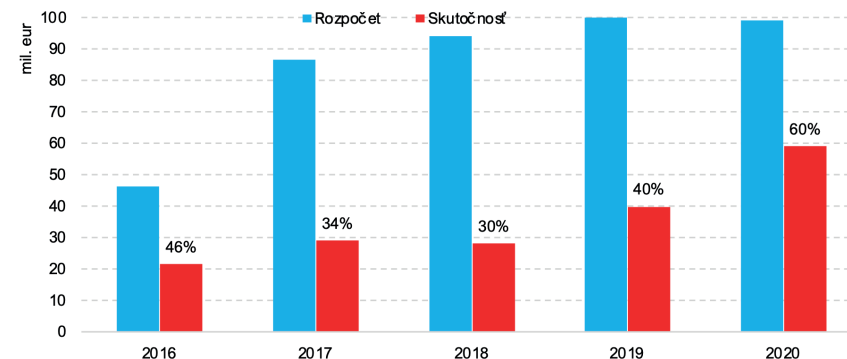
Dobrou medzinárodnou praxou je verejné investície plánovať na základe dlhodobého investičného plánu, nezávislého od politického cyklu. Projekty zahrnuté do investičného plánu majú vychádzať z celomestských strategických dokumentov a mali by preukázať dostatočnú hodnotu za peniaze. Kapitálové výdavky by mali byť rozpočtované na základe investičného plánu podľa spoločenskej návratnosti projektov a ich pripravenosti. Hlavné mesto takýto investičný plán v roku 2021 nemá, investície sú plánované nesystematicky a čerpanie investičného rozpočtu je dlhodobo nízke (v priemere 42 % schváleného rozpočtu za roky 2016-2020).

⁸⁰ Zákon č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

⁸¹ HAGARA, E., KIŠŠ, Š., ÓDOR, L. *Rozpočet 2.0: Ako posunúť Slovensko do prvej ligy vo verejných financiách*. 2019.

⁸² KOTIAN, J. *Rozpočet 2.0: Záväznosť strednodobého rozpočtu*. 2019.

GRAF 20 Kapitálový rozpočet HMBA za roky 2016 – 2020



Zdroj dát: HMBA, 2021

Dobrou praxou pre riadenie verejných financií je pravidelná revízia rozpočtových výdavkov mesta aj jeho organizácií. Do roku 2021 hlavné mesto systematicky nerevidovalo rozpočty úradu a rozpočtových a príspevkových organizácií. V roku 2021 prebiehajú prvé výkonnostné audity príspevkových a rozpočtových organizácií. Tento proces nie je inštitucionalizovaný, premietnutie do rozpočtovej praxe nie je jasne stanovené.

Hospodárenia Bratislavy a mestských spoločností

Mestské zastupiteľstvo schváli rozpočtové pravidlá, ktoré nastavia procesy, očakávania ohľadom zverejňovania a hodnotenie efektívnosti výdavkov.

Rozpočtové pravidlá určia zodpovednosti jednotlivých aktérov a rámcový harmonogram prípravy rozpočtu. Zdefinujú pravidlá ohľadom rozpočtovania príjmov a výdavkov, s cieľom zvýšiť transparentnosť a reálnosť rozpočtu. Nastavia pravidlá zverejňovania rozpočtu a všetkých jeho zmien v strojovo čitateľnej podobe. Zavedú povinnosť záväzne rozpočtovať na trojročnom horizonte.

Súčasťou rozpočtových pravidiel bude aj povinnosť pravidelne hodnotiť efektívnosť výdavkov mesta a jeho organizácií, po vzore rozpočtových pravidiel na úrovni verejnej správy⁸³. Pravidelnými auditmi,

⁸³ § 14, ods. 3 a § 19a zákona č. 523/2004 Z. z. rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

resp. revíziami výdavkov, prejde za každé funkčné obdobie mestského zastupiteľstva aspoň polovica všetkých výdavkov ročného rozpočtu hlavného mesta.

Magistrát vytvorí projektové portfólio, ktoré bude obsahovať všetky projekty hlavného mesta a mestských organizácií (predovšetkým investičného charakteru). Cieľom projektového portfólia je vytvoriť realistický investičný plán a harmonogram, na základe ktorého bude možné zvýšiť presnosť kapitálového rozpočtu. Pred zaradením do projektového portfólia prejdú investičné projekty nad 1 mil. eur posúdením efektívnosti a hospodárnosti.

Východisko 3: Mesto nedostatočne využíva potenciál svojich nehnuteľností; mestské budovy sú energeticky a environmentálne neefektívne budovy

Hlavné mesto má v majetku a v správe okolo 200 nehnuteľností – stavebných objektov, ktoré sú vo väčšine prípadov ďalej rozčlenené na približne 500 samostatných nebytových priestorov. Hlavné mesto má zároveň v majetku a v správe tisíce pozemkov. Ide predovšetkým o nehnuteľnosti roztrieštené po meste, veľmi výnimočne ide aj o ucelené areály (ako napr. bývalý areál technických služieb na Bazovej ulici).

Iba 9 % mestských budov je v dobrom stave, väčšina z nich nespĺňa moderné požiadavky na energetickú efektívnosť prevádzky a vyžaduje opravy. Nenávratne poškodených je 6 % budov.

Bytové domy vo vlastníctve hlavného mesta sú všeobecne v zlom technickom stave. Ide o stavby postavené ešte pred rokom 1990, ktoré v prevažnej väčšine slúžili na bývanie spojené s polyfunkciou. Dnešné bytové domy sú už desaťročia užívané fyzickými osobami, ktoré nemali povinnosť prispievať do fondu opráv a všetka ťarcha bola prenesená zo štátu na hlavné mesto. Časť takýchto budov bola zverená do správy mestským častiam, ktoré však rovnako nevykonávajú kvalifikovanú správu. Napriek snahe hlavné mesto nemá dostatočné finančné prostriedky na to, aby zabezpečilo komplexnú rekonštrukciu či opravu daných budov, nielen nevyhnutné opravy na predchádzanie havarijným stavom.

GRAF 21 Technický stav budov v správe HMBA k 31.12.2020



Zdroj dát: Inventúrny súpis majetku k 31.12.2020

Mesto je v mnohých prípadoch skôr malým spoluvlastníkom bytových domov, nie vlastníkom ucelených bytových domov. Tento stav je nevyhovujúci a nákladný. Mesto by dosiahlo koncentráciou vlastníctva v ucelených objektoch významné úspory.

Hlavné mesto disponuje aj viacerými nebytovými priestormi určenými na rôzne účely, napr. pre kultúru, školstvo, voľnočasové aktivity, pohrebníctvo. Aj pre nebytové priestory platí dlhodobý nekonceptný prístup: je nejasné, aké budovy mesto vlastne chce či potrebuje. Mnohé nebytové priestory sú zverené mestským častiam, pričom viaceré z nich sa viac nevyužívajú.

V súčasnosti eviduje hlavné mesto v priamej správe 11 veľkých areálových komplexov, a to areál Bazová, Technická 6, Záhorská Bystrica (internát), Matador obnova, Parková 4, Kočánkova INPAKO, Čierny les, Šprinčov majer, detské ihrisko Petržalka City, Vajnory Pri letisku a areál na Dunajskej ulici. Väčšina areálov je v zanedbanom stave a obsahuje budovy, ktoré sú v nepoužiteľnom stave. Zároveň evidujeme veľké areály v správe mestských častí (napr. detský areál Veľký Draždiak) a príspevkových organizácií (napr. Zoo alebo areál muničných skladov Záhorská Bystrica v správe Mestských lesov).

Pre niektoré z týchto areálov sa našli dočasné aj dlhodobé využitia. Napríklad areál bývalých technických služieb Bazová sa využíva na účely komunálneho podniku mesta či na organizáciu mestského reuse centra. Dlhodobý zámer revitalizácie tohto centrálne umiestneného mestského brownfieldu zastrešuje MIB. Taktiež areál na Technickej ulici sa v súčasnosti pripravuje pre dlhodobé účely komunálneho podniku. Mestu však doteraz chýbala jasná politika a metodika

revitalizácie areálových komplexov, a to najmä v kontexte potreby transformácie mestských brownfieldov.

Cieľ dosahovania energetickej úspory mestských budov je prakticky nerealizovateľný na mnohých pamiatkovo chránených mestských budovách, nakoľko rekonštrukcie týchto budov významne presahujú rozpočtové možnosti. Jednou z možností riešenia je presun do moderných kancelárskych priestorov. Nové kancelárske priestory spĺňajú prísne environmentálne štandardy. Poskytujú tiež väčšiu flexibilitu a možnosť reakcie na zmeny v pracovných podmienkach (pandemické opatrenia).

Mnohé z budov hlavného mesta sú pamiatkovo chránené (a teda obvykle aj staršie, historické budovy), čo ďalej komplikuje ich potenciál byť energeticky úsporné. Žiadna z mestských budov prevádzkových magistrátom neprodukuje a nevyužíva obnoviteľné zdroje energie a žiadna z budov nevyužíva vysokoúčinnú kombinovanú výrobu elektriny a tepla. Nevyužívané historické budovy v centre mesta by mesto mohlo predať kupujúcim, ktorí sú ochotní zniesť zvýšené náklady na rekonštrukciu týchto budov. Uvedené opatrenie by sa však nemalo dotknúť tradične využívaných historických budov magistrátom a jeho organizácií (napr. komplex budov na Primaciálnom nám., Galéria mesta Bratislavy, a iné).

Východisko 4: Správe mestských pozemkov chýba jasná mestská politika, správu zťažujú súdne spory a nevysporiadané pozemky

Podľa inventarizácie k 31. 12. 2021 eviduje mesto 29 979 pozemkov v priamej správe mesta, 13 774 pozemkov v správe mestských častí a 866 pozemkov v správe mestských organizácií, čo je spolu 44 619 pozemkov.

Chýba pozemková politika mesta – mesto nemá určené priority v oblasti nakladania s pozemkami, ciele pri nakladaní s pozemkami či ich zhodnocovaní. Je potrebné vytvoriť zoznam pozemkov, ktoré sú pre mesto prioritné (pozemky, ktoré je efektívnejšie a vhodnejšie prenajať a ktoré odpredať). V prípadoch pozemkov, ktoré sú nevyhnutné pre riešenie investičných zámerov (mestských aj súkromných projektov) zabezpečiť mechanizmus rýchlejšieho a prehľadnejšieho usporiadania vzťahov k takýmto pozemkom.

Pozemky je možné rozdeliť na:

- Pozemky, ktoré po pripravovanej zmene štatútu bude možné previesť formou verejných obchodných súťaží. Ide o väčšie pozemky, ktorých hodnota bude určená znaleckým posudkom ako východisková a následne bude realizovaná elektronická aukcia, čím by mesto mohlo získať finančné prostriedky vo vyššej hodnote ako všeobecná hodnota pozemkov.
- Pozemky, ktoré sú situované pod napr. železničnými traťami alebo inými líniovými stavbami vo vlastníctve štátu či iných subjektov. Pri nich je najefektívnejšie usporiadať ich formou zámeny za iné pozemky, ktoré vie mesto využiť, s dotknutými správcami.
- Pozemky s malou rozlohou, umiestnené v záhradách rodinných domov, pri ktorých nie je fyzicky možné zabezpečiť ich správu a výška nájmu je nízka.
- Pozemky, ktoré sú dôležité pre rozvoj mesta, pre riešenie potrieb samosprávy alebo pre potreby mestských častí a ostatné pozemky, napr. pod budovami.
- Pozemky zverené alebo práve zverované mestským častiam.

Od roku 2018 sa ustálil vzťah medzi plánom a reálnym plnením príjmov, pričom je potrebné aj do budúcnosti jasne stanoviť stratégiu nakladania s majetkom pokiaľ ide o predaje. Majetková politika mesta by mala byť prepojená s návrhom rozpočtu hlavného mesta na nasledujúce obdobia.

Kvôli neusporiadaným vzťahom v záhradkárskych osadách mesto iniciovalo alebo bolo účastné viac ako 300 správnych konaní a viac ako 100 súdnych sporov. V Bratislave evidujeme len tri legálne zriadené záhradkárske osady. Napriek týmto skutočnostiam súdy, ale aj správne orgány či Slovenský pozemkový fond predávali v minulosti a aj dnes pozemky jednotlivým záhradkárom bez preukázania legálneho zriadenia osady. Táto situácia je dlhodobou záťažujúcou a znemožňuje produktívne využitie mestských pozemkov pod záhradkárskymi osadami. Je potrebné vytvoriť generel záhradkárskych osád a vyhodnotiť zachovanie (a teda aj legalizáciu) vybraných záhradkárskych osád alebo zmenu účelu využitia týchto pozemkov mestom (vo forme zmien územného plánu).

Podobne problematickému dedičstvu v oblasti nehnuteľností čelí mesto v prípade pozemkov pod komunikáciami alebo stavbami, od

roku 2013 prehralo spory vo výške viac ako 2,6 mil. eur a prebiehajú ďalšie. Hlavné mesto ex lege nadobudlo množstvo stavieb (komunikácií, školských areálov, verejných priestranstiev, cintorínov, atď.), ktoré sa nachádzajú na cudzích pozemkoch. Mesto tak vlastní a užíva stavby postavené na cudzích pozemkoch, ktoré naň zákonom preniesol štát bez poskytnutia prostriedkov, ktoré by umožnili odškodniť vlastníkov zabratých pozemkov. Aby mesto vedelo pružne v rokovaniach tento nežiaduci stav s vlastníkmi pozemkov riešiť, je potrebné upraviť vlastné predpisy a postupy (osobitne najmä uznesenie MsZ č. 628/2001).

Pozemky zverené mestským častiam a organizáciám, nemajú jasne definovaný účel zverenia a zoznamy zverených pozemkov nezodpovedajú údajom v katastri nehnuteľností.

Množstvo majetku bolo v rokoch 1991 až 2000 zvereného do správy mestským častiam a organizáciám bez ohľadu na to, či pozemok v danom čase potrebovali na plnenie svojich úloh alebo nie. Účel zverenia nebol dôsledne definovaný a hodnota majetku sa v priebehu desaťročí výrazne zmenila. Zároveň dnes už pôvodné zoznamy zverených pozemkov nezodpovedajú údajom v katastri nehnuteľností: časť pozemkov zanikla, časť sa zlúčila s inými pozemkami, časť pozemkov už neposkytuje pôvodný alebo žiadny účel.

Mesto nemá jednoduchú možnosť optimalizovať využívanie zverených nehnuteľností ich odzverením. Štatút hlavného mesta ani zverovacie protokoly odzverenie majetku neriešia. Podľa Štatútu možno odzveriť nehnuteľnosti len z presne určených dôvodov, preto mesto často nemôže dosiahnuť, aby sa majetok vrátil do jeho priamej správy. Túto problematiku je možné riešiť zmenou Štatútu hlavného mesta a VZN č. 18/2011.

V prípade pozemkov zverených do správy mestským častiam je potrebné nastaviť fungujúci systém tzv. notifikačnej povinnosti mestských častí vo vzťahu k hlavnému mestu, týkajúci sa predovšetkým inventarizácie (zmeny v katastrálnom operáte, hodnoty nehnuteľností), dodržiavania účelu zverenia, preukázanie hospodárnosti nakladania so zvereným majetkom.

Mesto nastaví jasné pravidlá majetkovej politiky mesta, s cieľom aktívne rozvíjať nehnuteľný majetok aj územie Bratislavy a generovať vlastné príjmy plynúce zo zhodnocovania majetku. Majetková politika by mala obsahovať prinajmenšom tieto prvky:

- **Jasné zadefinovanie cieľov majetkovej politiky:**
 - Finančné – mesto by malo mať jasno v tom, akú finančnú výkonnosť by mali mestské nehnuteľnosti mať.
 - Nefinančné (energetické, environmentálne parametre) – mesto by malo mať jasno v tom, aké environmentálne dopady majú mestské nehnuteľnosti.
 - Parametre iných politík (nájomné bývanie, kultúrna politika, životné prostredie, komunitný život, šport a pod.) – je legitímne, aby jediným cieľom mesta v oblasti nehnuteľností nebola len tvorba finančnej hodnoty ale aj napĺňanie cieľov iných mestských politík.
- **Novú politiku nákupu a predaja nehnuteľností** – určenie princípov a pravidiel, podľa ktorých mesto bude postupovať pri predaji či nákupe nehnuteľností (napr. sceľovanie areálov, sceľovanie podielov mesta na bytových domov, či odpredaje bezvýznamných podielov a pod.).
- **Pozemkovú politiku** – určenie princípov a pravidiel, podľa ktorých bude mesto postupovať pri predaji, či nákupe pozemkov (sceľovanie pozemkov, predaje bezvýznamných zastavaných pozemkov a pod.).
- **Novú politiku nájmov nehnuteľností** – určenie budov určených na nájom, zmluvné štandardy, štandardizácie výšky nájomného a pod.
- **Novú politiku vecných bremien** – moderné princípy, pravidlá a ceny za zriaďovanie vecných bremien v jednotlivých životných situáciách (napr. podnikateľské v. nepodnikateľské účely a pod.).

Seestadt-Aspern: Príklad dlhodobej pozemkovej politiky Viedne⁸⁴

Lokalita Seestadt-Aspern vo Viedni je najväčším mestským rozvojovým projektom v Európe. V novej štvrti na severovýchode Viedne

⁸⁴ KRISCH, A. *Aspern Explained: How the Discursive Institutionalisation of Infrastructure Planning Shaped North-Eastern Vienna's Urban Transformation*. 2020.

vzniká približne 10 000 bytov spolu s ďalšími priestormi pre kancelárie a obchod. Jej vznik je príkladom dlhodobého plánovania a strategickej pozemkovej politiky zo strany mesta Viedeň.

Plány pre rozvoj územia na severovýchod od centra mesta, na druhej strane Dunaja, existovali už od 50. rokov 20. storočia. Na mieste Seestadt-Aspern stálo letisko, ktoré bolo zatvorené v roku 1977 po dostavaní druhej dráhy na Schwechate. V území začala pribúdať vybavenosť (najväčšie obchodné centrum vo Viedni v susednom Kagrane, fabrika GM), mesto postupne rozširovalo technickú infraštruktúru na územie (vodovod, kanalizáciu).

V roku 1992 mesto kúpilo pozemky pod bývalým letiskom a začalo pripravovať územný plán novej štvrte Seestadt-Aspern. Rozvoj sa však nespustil hneď kvôli chýbajúcej dopravnej infraštruktúre. Predĺženie linky metra U2 bolo dokončené až v roku 2013, električkové linky boli predĺžené zo susedných štvrtí v rokoch 2012 a 2013. Výstavba samotnej štvrte začala v roku 2010, v roku 2012 bol spresnený územný plán. Mesto teda takmer 20 rokov vlastnilo pozemky, na ktorých plánovalo novú štvrť.

Pre rozvoj celého územia založila Viedeň novú mestskú spoločnosť (Wien 3420 Aspern Development AG) v roku 2003, ktorá ma na starosti správu pozemkov v území. Spoločnosť je spoločným podnikom mesta Viedeň (cez Wirtschaftstagentur Wien), finančných domov (Vienna Insurance Group a Bausparkasse – stavebnej sporiteľni Erste Bank) a jedného z najväčších rakúskych developerov (ARE). Celý rozvoj štvrte tak pod kontrolou mesta cez vlastníctvo pozemkov a striktný územný plán. Vlastníctvo pozemkov zároveň ponúka potenciál pre dodatočné príjmy. V rokoch 2015 a 2016 dosahovali tržby spoločnosti 35-41 mil. eur.

Východisko 5: Mestské spoločnosti a organizácie nezdieľajú podporné činnosti a nevyužívajú tak potenciál úspor z rozsahu a synergií medzi organizáciami

Mestské obchodné spoločnosti dnes vynakladajú viac ako 100 mil. eur ročne na podporné činnosti a služby, pri ktorých existuje potenciál pre zdieľanie/centralizáciu, inhousing alebo iné formy synergie. Tieto synergie môžu nastať napríklad centrálnym nákupom na úrovni mesta (napr. po vzore dnešného nákupu elektrickej energie), poskytovaním služby zo strany jedného podniku ostatným podnikom, alebo vytvorením vlastnej kapacity a kompetencie v kľúčových podporných činnostiach, ktoré sú dnes zabezpečované externe.

TABUĽKA 11 Náklady mestských spoločností na podporné činnosti (mil. eur)

Podporné činnosti/služby (mil. eur)	2019	2020	2021 (plán)	Dominantný podnik (2020)		Poznámky
Údržba infraštruktúry	27,84	28,95	22,98	DPB	57,7 %	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
Údržba vozidiel a dopravných prostriedkov	23,70	24,31	24,54	DPB	98,3 %	Potenciál: Služba DPB ostatným
Náklady na energiu	17,82	15,84	17,01	BVS	55,0 %	Centrálna zmluva HMBA
Pohonné hmoty	13,82	11,25	12,74	DPB	91,4 %	Potenciál: Obstarávanie DPB ostatným
Financovanie dlhu	7,60	4,26	1,33	BVS	96,1 %	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
IT Služby a software	4,03	4,06	3,46	BVS	85,9 %	Potenciál: Služba/know-how BVS ostatným
Poistenie	3,59	3,43	3,27	DPB	74,9 %	Potenciál: Obstarávanie DPB ostatným

Podporné činnosti/služby (mil. eur)	2019	2020	2021 (plán)	Dominantný podnik (2020)		Poznámky
SBS	3,13	2,74	2,52	BVS	53,8%	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
Leasing	2,68	2,36	4,21	BVS	92,0%	Centrálny fleet management
Upratovanie a údržba areálov	1,94	2,00	1,99	DPB	79,2%	Potenciál: Služba DPB ostatným
Telekomunikačné poplatky	1,88	1,52	1,63	DPB	69,2%	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
Čistenie vozidiel a dopravných prostriedkov	1,00	0,98	0,97	DPB	98,5%	Potenciál: Služba DPB ostatným
Vymáhanie pohľadávok	2,57	0,82	0,15	DPB	89,0%	Potenciál: Služba/know-how DPB ostatným
Právne služby a iné poradenstvo	0,59	0,59	0,44	BVS	85,6%	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta Služba/know-how BVS ostatným
Reklama, Marketing a PR	0,53	0,48	0,94	DPB	69,3%	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
Auditorské služby a poradenstvo	0,38	0,43	0,81	BVS	85,3%	Centrálna zmluva HMBA
Inžiniering (projektová dokumentácia)	0,48	0,42	1,98	BVS	56,1%	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
Procurement (náklady na verejné obstarávanie)	0,35	0,36	0,43	DPB	85,7%	Potenciál: Centralizácia/synergie na úrovni mesta
Celkový súčet	113	105	101			

Zdroj dát: OLO, DPB, BVS a HMBA, 2021

Medzi najväčšie podporné činnosti patrí údržba vozidiel a infraštruktúry (51% v roku 2020), kde existuje veľký potenciál zdieľania tejto kompetencie a kapacít zo strany DPB, resp. centrálnym riadením a synergiami na úrovni mesta. Ďalších 26 % tvoria energie a pohonné hmoty. Elektrická energia je už dnes centrálnne obstarávaná na úrovni mesta, pri pohonných hmotách existuje potenciál na obstarávanie ostatným zo strany DPB.

B.3 ROZVOJ INŠTITÚCIÍ A DIGITALIZÁCIA

Rozvoj mestských inštitúcií priamo vplýva na kvalitu služieb a života v meste a tým aj jeho konkurencieschopnosť v medzinárodnom kontexte. Vnútorne fungovanie inštitúcií mesta má dopad prakticky na všetky oblasti výkonu kompetencií. Dobre nastavené interné procesy umožňujú skvalitňovať služby smerom k obyvateľom a obyvateľkám, zvyšovať rozsah služieb za zachovania rovnakých nákladov, či zamerať sa na plnenie strategických cieľov v jednotlivých oblastiach verejných politík mesta.

Pritom žiadny z aspektov mesta neprevertili ostatné dva roky pandémie a dva mesiace humanitárnej krízy spôsobenej vojnou Ruskej federácie voči Ukrajine viac než funkčné mestské inštitúcie. Mesto a jeho organizácie sa museli v ťažkých časoch naučiť flexibilitu a odolnosti – vlastnostiam, ktoré budú potrebné na to, aby mesto úspešne čelilo ďalším výzvam budúcnosti.

Napriek týmto externým šokom mesto uskutočnilo za ostatné roky významný pokrok v oblasti rozvoja svojich inštitúcií. Významne sa posilnili kapacity magistrátu, obchodných spoločností – mestských podnikov, príspevkových a rozpočtových organizácií mesta. Od roku 2019 došlo tiež k zásadnej koncepčnej zmene v rozsahu poskytovaných služieb mestom – došlo k markantnému rozšíreniu dovedy poddimenzovaných či celkom zanedbávaných oblastí mestských služieb (sociálne služby, kultúra, šport, tvorba a starostlivosť o verejný priestor). To sa prejavilo nielen v náraste personálnych kapacít či rozpočtovej alokácii v daných oblastiach, no najmä v zvýšení kvality poskytovaných služieb.

Ide pritom o významnú investíciu do budúceho zvyšovania kvality života v Bratislave. Vznik komunálneho podniku napríklad umožňuje flexibilnejšie a operatívnejšie riešenie údržby, či zníženie jednotkových cien na údržbu. Vznik útvaru zodpovedného za správu mestských podnikov zas viedol ku kvalitnejšiemu výkonu akcionárskych práv v záujme mesta. Posilnenie projektového manažmentu napriec úradom napomáha celkovej úspore nákladov a lepšiemu dodržiavaniu projektových termínov.

Táto transformácia na moderné mesto s modernými inštitúciami však nie je ukončená. Napriek posunu vo viacerých oblastiach sú centrálnym problémom v oblasti inštitucionálneho rozvoja mesta neprimerané kapacity hlavného mesta vzhľadom k dlhodobu nenaplneným potrebám a investičnému dlhu nahromadenému za ostatné dekády.

Východisko 1: Prebiehajúca transformácia mesta z hierarchického riadenia na moderné riadenie projektov

Úlohy, ktoré vykonáva magistrát a viaceré organizácie hlavného mesta, sú často komplexné a vyžadujú si vstupy, spoluprácu a koordináciu medzi viacerými organizačnými útvarmi ako aj spoluprácu viacerých samostatných organizácií. Takáto spolupráca je obťažnej-

šia a zdĺhavejšia v striktno hierarchicky riadenej organizácii, ako aj v prostredí komunálnej politiky, kde je potrebné identifikovať a zladovať záujmy a potreby mnohých dotknutých skupín obyvateľstva či záujmových skupín. Verejná správa sa púšťa do veľkého množstva projektov s cieľom vytvoriť novú službu alebo zlepšenie existujúcich služieb. Všetky tieto projekty vyžadujú primerané zručnosti a techniky, ktoré presahujú technickú odbornosť, ale zahŕňajú aj dobré a spoľahlivé schopnosti zvládať obmedzené financie, monitorovať časové harmonogramy a nepredvídateľné vstupy, či riadiť ľudí a organizačné otázky.⁸⁵

Projektová práca sa na magistráte riadila dnes už prekonaným rozhodnutím primátora z roku 2015, ktoré nezodpovedalo štandardom projektovej práce (absencia štruktúrovaného zadania projektu, vytvorenie projektového plánu, výkazníctva o priebehu projektu a pod.). Navyše rozhodnutie nebolo internalizované v riadiacej štruktúre magistrátu a nezahŕňalo prierezovú spoluprácu s ostatnými organizáciami mesta.

Z tohto dôvodu je od roku 2021 na magistráte postupne zavádzané projektové riadenie. Vznikla aj projektová kancelária združujúca projektových manažérov a zastrešujúca tzv. magistrátne projektové portfólio – zásobník projektov pre realizáciu hlavným mestom a jeho organizáciami.⁸⁶ Uvedená zmena mala zaviesť:

- Štandardnú projektovú metodiku pre jednotlivé typy projektov mesta (stavebné, dopravné, IT, atď.);
- Jednotnú správu projektových ideí a ich prioritizáciu pre štart na základe strategických, koncepčných a politických dokumentov mesta;
- Typizáciu projektov z pohľadu vedenia v závislosti od priority a veľkosti projektu;
- Jasnú zodpovednosť za projekty a správu projektového portfólia (vrátane IT podpory);

⁸⁵ ARNABOLDI, M., AZZONE, G., AVOLDELLI, A. *Managing public sector project: the case of the Italian Treasury Ministry*. 2004.

⁸⁶ Projektom možno rozumieť zámer, ktorý je orientovaný na konkrétny cieľ a spravidla presahuje rámec jedného útvaru (sekcie). Projekt je súbor dohodnutých činností, ktoré vzniknú v rámci projektového plánu a majú svoj začiatok a koniec; ich výsledkom je jedinečné dielo. Projekt dosahuje svoj cieľ pri dodržaní stanoveného času, zdrojov a kvality. Projektom však nie je pravidelná úloha jedného útvaru bez konkrétneho rozpočtu, začiatku a konca.

- Personálny koncept a organizačný koncept pre projektovú prácu – zabezpečenie primeraných personálnych a organizačných kapacít pre projektovú prácu, organizáciu práce a rozhodovacej matice;
- Koncept financovania projektov mesta – zabezpečenie súladu projektového a rozpočtového plánovania mesta ako aj cielavedomé plánovanie externých zdrojov financovania (EÚ zdroje, iné);
- Systém školení a podpora pre kritické projekty (externá podpora);
- Výmenu skúseností medzi projektovými tímami.

Schvaľovanie zaradenia finančne nákladnejších projektov do projektového portfólia a prioritizáciu projektov má v kompetencii tzv. portfóliové grémium, zložené zo zástupcov vedenia mesta, ako aj projektovej kancelárie magistrátu. Grémium posudzuje a schvaľuje idey a zámery, ako od interných, tak aj externých subjektov a následne schvaľuje projekty aj vo vyššom štádiu rozpracovania.

V súčasnosti je v projektovom zásobníku centralizovane evidovaná väčšina projektov mesta, no evidencia sa stále rozširuje o menšie projektové zámery. Priorizácia projektov sa uskutočňuje na základe merateľných ukazovateľov a napojenia na potreby identifikované v strategických a koncepcných dokumentoch. Súčasne však mesto nedisponuje koncepcnými dokumentmi vo všetkých oblastiach, viaceré sa postupne dopracovávajú. Veľkou príležitosťou pre jasnú prioritizáciu projektov je zabezpečenie ich súladu s projektovým zásobníkom PHSR Bratislava 2030 (tohto dokumentu) a strategickými zámermi koncepcných dokumentov. Priorizácia je nevyhnutná vzhľadom k obmedzeným finančným, či ľudským kapacitám.

Priorizácia projektov by mala vychádzať z nasledovných kritérií, presný proces je popísaný napr. v Metodike prípravy a hodnotenia investičných projektov ÚHP MF SR (2022):⁸⁷

- Súlad so strategickými a koncepcnými dokumentami (PHSR, Územný plán, rôzne generely, sektorové stratégie ako napr. Koncepcia plánovania sociálnych služieb, či Koncepcia rozvoja nájomného bývania);

⁸⁷ ÚTVAR HODNOTY ZA PENIAZE. Metodika prípravy a hodnotenia investičných projektov. 2022.

- Spoločenská návratnosť/priorita projektu (finančné aj nefinančné ekonomické a spoločenské benefity, kvantifikované podľa štandardizovanej metodiky⁸⁸);
- Finančná návratnosť projektu (do akej miery je si projekt schopný na seba finančne zarobiť);
- Dostupnosť externých zdrojov a projektová pripravenosť;
- Miera rizika projektu (predraženie, predĺženie projektovej prípravy, nenaplnenie spoločenských prínosov a finančných výnosov).

Väčšina projektov je vedených zamestnancami jednotlivých odvetvových útvarov, ktorí však nie sú vždy kvalifikovanými projektovými manažérmi a ktorí len postupne získavajú skúsenosť, či vzdelanie v projektovom riadení. Postupne sa zavádzajú jasne stanovené SMART ciele^{89,90} a matica kompetencií RACI⁹¹ pre všetky projekty a harmonogram, či rozpočet aj pre menšie magistrátne projekty. V súčasnosti sa však nepoužíva metodológia projektového riadenia, ktorá by zadefinovala takýto interný štandard. Tento štandard je potrebný ako na rozbehnutie, tak aj v priebehu či pri ukončení projektu.

Navyše, popri riadení projektov a riešení bežnej agendy, sa v posledných rokoch pridali do agendy veľkého množstva zamestnancov aj neočakávané povinnosti spojené s pandemiou a vojnou na Ukrajine. Vďaka tomu bola časť finančných, ako aj ľudských zdrojov využitá na riešenie týchto udalostí. To niektoré plánované aktivity spomalilo, či oddialilo ich spustenie.

Evidencia v portfóliu je základným predpokladom pre dosahovanie kľúčového cieľa – aby boli projekty realizované podľa projektových

⁸⁸ Na národnej úrovni boli vydané viaceré metodické dokumenty k analýzám výnosov a nákladov verejných investičných projektov: MINISTERSTVO INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA A INFORMATIZÁCIE SR. *Investície*. 2017., MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SR., MINISTERSTVO FINANCIÍ SR. *Metodika prípravy a hodnotenia projektov*. 2022., MINISTERSTVO INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA A INFORMATIZÁCIE SR. *Informatizácia*. 2022., MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR. *CBA metodika*. 2019., MINISTERSTVO OBRANY SR. *Metodika hodnotenia investícií v rezorte Ministerstva obrany Slovenskej republiky*. 2021.

⁸⁹ ÚTVAR HODNOTY ZA PENIAZE. Metodika prípravy a hodnotenia investičných projektov. 2022.

⁹⁰ OGBEIW, O. *Why written objectives need to be really SMART*. 2017.

⁹¹ Rozdelenie kompetencií zapojených zamestnancov na: realizačnú, zodpovedajúcu, konzultovanú a informovanú.

štandardov. Riadne plánovanie, riadenie projektovým manažérom a vyhodnocovanie majú docieľiť, aby boli ciele, harmonogram a rozpočet projektov dodržiavané. Dôsledkom toho bude vyššia spokojnosť obyvateľov a obyvateľiek Bratislavy s výsledkami projektov, ktoré skvalitňujú ich život v meste.

Implementácia projektového riadenia a prechod z výhradne hierarchicky riadenej organizácie na istý typ maticovej štruktúry riadenia zvyšuje efektivitu výkonu komplexných unikátnych úloh (projektov), podporuje zdieľanie informácií a skúseností naprieč projektami, ako aj flexibilitu a kreativitu pri riešeníach a prístupoch k práci.

Okrem efektívneho riadenia projektov je veľmi dôležitým aspektom riadenia mesta aj moderný prístup k riadeniu ľudských zdrojov, ľudského kapitálu a talent manažment. Každá organizácia môže byť len tak dobrá, ako si dokáže k sebe pritiahnúť a udržať talentovaných, motivovaných a hodnotovo orientovaných zamestnancov, a ktorým následne vytvorí také prostredie, aby svoje schopnosti dokázali v spolupráci s kolegami uplatniť s čo najlepším výsledkom.

V tomto kontexte zohráva významnú úlohu interná komunikácia a zapojenie zamestnancov do realizácie vízie a stanovených priorít mesta, motivácia a spokojnosť zamestnancov v rôznych aspektoch a talent manažment. Porozumenie a zhoda na spoločnom ciele významne zvyšuje schopnosť dosahovať výsledky.

Podľa kvalitatívneho zisťovania motivácie, zapojenia a možností uplatniť svoje schopnosti sme počas 20 workshopov v roku 2019 identifikovali pri istej miere zovšeobecnenia dve prekážky: rezortizmus a nedostatočnú spoluprácu s inými zložkami magistrátu (čo rieši vyššie posilnené projektové riadenie) a chýbajúca otvorená komunikácia so zamestnancami o vízii, hodnotách a prioritách mesta, ako aj o ich spokojnosti, podnetoch a motivácii.

Vedenie mesta už v roku 2019 zaviedlo systematické nástroje internej komunikácie, ako workshopy o vízii mesta s rôznymi skupinami zamestnancov, ochotných podporovať pozitívne zmeny, informačný newsletter, pravidelné stretnutia s primátorom a vedením mesta. Vo všetkých týchto nástrojoch bol aplikovaný princíp otvorenej komunikácie, podpora diskusie aj na zložité resp. konfliktné témy a povzbudzovanie zamestnancov k otvorenej spätnej väzbe. Na online stretnutiach s primátorom sa pravidelne zúčastňuje viac ako 300 zamestnancov magistrátu, čo je mimoriadne vysoká pozornosť. V roku

2021 bol realizovaný prieskum internej komunikácie, podľa ktorého je 61% zamestnancov spokojných s internou komunikáciou.

V budúcnosti je potrebné systematizovať pravidelný prieskum medzi zamestnancami v rôznych aspektoch, od porozumenia vízie a priorít mesta, cez internú komunikáciu, komunikáciu manažérov, podmienky a zamestnanecké benefity. Tento prieskum je potrebné zaviesť každoročne, dôsledne ho vyhodnocovať a jeho zistenia zapracúvať do opatrení a interných procesov, merať zlepšenia a trendy.

Vo svetle vyvíjajúcich sa komunikačných nástrojov aj v oblasti internej komunikácie bude tiež potrebné posilniť kapacity internej komunikácie najmä v inovatívnych, digitálnych / multimediálnych nástrojoch a ich kreatívnom využití.

V oblasti riadenia ľudských zdrojov a talent manažmentu mesto považuje za potrebný zaviesť moderný systém riadenia talentov a práce s ľuďmi s vysokým odborným a hodnotovým potenciálom. Taktiež je potrebné posilnenie komunikačných a líderských zručností manažérov aj vyzdvihovaním tejto ich úlohy.

Ďalším dôležitým krokom k úspešným projektom je napojenie strategických cieľov na dennú agendu zamestnancov mesta a meranie ich výkonnosti pri plnení týchto cieľov.

Meranie výkonnosti zamestnancov je bežnou praxou v organizácii každej veľkosti a je považované za jednu z najdôležitejších zložiek moderného vedenia a riadenia podniku. Firmám a organizáciám dáva možnosť správne merať efektivitu pracovníkov a zároveň pomáha pri identifikácii efektívnych pracovníkov a určovaní, ako najlepšie zlepšiť celkovú efektivitu na pracovisku.

Východisko 2: Potreba presnejšej objektivizácie výkonnosti útvarov magistrátu, organizácií a ich zamestnancov vo svetle vízie mesta

Ukazovatele výkonnosti poskytujú objektívny dôkaz, že dochádza k zamýšľanej zmene. Ukazovatele výkonnosti sú jadrom vývoja efektívneho systému riadenia výkonnosti – definujú údaje, ktoré sa majú zbierať a umožňujú porovnávanie skutočných dosiahnutých výsledkov s plánovanými v priebehu času. Preto sú hlavným manažérskym nástrojom na prijímanie rozhodnutí o stratégiách a aktivitách programu na základe faktov.

Magistrát nedávno začal zavádzať prvky výkonnostného manažmentu – napríklad 360-stupňovú spätnú väzbu, či stanovovanie individuálnych cieľov pre zamestnancov. Potrebné je však pracovať aj na previazaní strategických cieľov mesta a merateľných ukazovateľov vyplývajúcich zo strategických dokumentov a programového rozpočtu s konkrétnymi cieľmi na úrovni sekcií, oddelení a jednotlivých zamestnancov. Predpokladom dobrého manažmentu výkonnosti je schopnosť výkonnosť objektívne merať, k čomu by malo slúžiť aj riadne využívanie informačných systémov zamestnancami.

Avšak kvôli dlhodobej absencii merateľných cieľov rozvoja mesta, nebolo možné tieto ciele pretransformovať do dennej agendy sekcií, oddelení magistrátu a mestských organizácií a nakoniec aj jednotlivých zamestnancov pomocou jasne stanovených kľúčových výkonnostných ukazovateľov (KPIs).⁹² Kvôli tomu mesto v súčasnosti nemá podrobný prehľad o výkonnosti zamestnancov, či svojich útvarov. Je potrebné implementovať takéto procesy a začať so sledovaním výkonnosti vďaka informačným systémom mesta.

Zavádzanie nástrojov výkonnostného manažmentu prispieva k lepšej prioritizácii úloh, projektov a cieľov pre zamestnancov. Ďalším pozitívom je možnosť lepšieho sledovania zručností zamestnancov a identifikovania potrieb ich vzdelávania, čo napomáha ich rozvoju. Výkonnostný manažment taktiež umožňuje lepšie plánovať potrebné kapacity ľudských zdrojov pri rozšírení rozsahu, zrýchlení alebo úprave procesov.

V neposlednom rade, previazanie výkonnosti a ohodnotenia zamestnancov zvyšuje motiváciu a spokojnosť zamestnancov, ktorí majú možnosť vidieť nielen to, za čo sú odmeňovaní, ale majú hlbší pohľad aj do toho, ako ich práca prispieva k napĺňaniu cieľov na vyššej úrovni – či už cieľov ich organizačného útvaru, alebo mesta ako celku.

Spokojnosť zamestnancov s prácou a zamestnávateľom je kľúčovým faktorom k dlhodobo kvalitne fungujúcemu úradu. V prípade nespokojnosti zamestnancov nastáva vysoká fluktuácia, čo je nechcený efekt nízkej spokojnosti.

⁹² Pozri aj ANDRÁŠOVÁ, S., DONAUER, E., HEŽELY, M., ZÁHUMENSKÝ, V. *Záverečná správa o vyhodnotení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020*. 2020.

Východisko 3: Potreba hlbšej integrácie rozpočtových a príspevkových organizácií (RO/PO) a obchodných spoločností (OS) so strategickým plánovaním a víziou mesta; potreba ich napojenia na nástroje na zdieľanie procesov cez centrum zdieľaných služieb

Mesto Bratislava napĺňa svoje ciele a poskytuje služby verejnosti nielen prostredníctvom magistrátu, ale aj prostredníctvom svojich príspevkových, rozpočtových a obchodných spoločností.⁹³

Rozpočtové organizácie, príspevkové organizácie a obchodné spoločnosti sú svojimi príjmami a výdavkami napojené na rozpočet mesta a hospodária samostatne podľa schváleného rozpočtu s prostriedkami, ktoré im mesto ako zriaďovateľ v rámci svojho rozpočtu určí.

Rozpočtové organizácie mesta pôsobia v oblasti vzdelávania – základné umelecké školy a centrá voľného času a v oblasti sociálnych služieb – zariadenia sociálnych služieb a zariadenie sociálnoprávnej ochrany detí a sociálnej kurately RETEST.

Príspevkové organizácie sú napojené na rozpočet mesta príspevkom a platia pre nefinančné vzťahy určené mestom ako zriaďovateľom. Ich tržby musia pokrývať menej ako 50 % výrobných nákladov.⁹⁴ V Bratislave pôsobia príspevkové organizácie predovšetkým v oblasti kultúry, pričom ďalšie boli zriadené na špecifické účely, ako napríklad Mestské lesy v Bratislave, Metropolitný inštitút Bratislavy, či Správa telovýchovných a rekreačných zariadení.

Obchodné spoločnosti zabezpečujú pre mesto poskytovanie viacerých dôležitých služieb, ako napr. mestskej hromadnej dopravy (DPB a.s), vody a kanalizácie (BVS a.s.) či odvozu komunálneho odpadu (OLO a.s.).

Ciele v oblasti projektového manažmentu, výkonnostného manažmentu, digitalizácie a zvyšovania efektívnosti sú relevantné nielen

⁹³ Pozri zoznam v prílohe.

⁹⁴ Výrobné náklady celkom = náklady účtovej triedy 5 celkom – predaný tovar – účtová skupina 54 – zostatková cena predaného dlhodobého nehmotného majetku a dlhodobého hmotného majetku – predané cenné papiere a podiely – predaný materiál – tvorba zákonných rezerv – tvorba zákonných opravných položiek. Podrobnejšie informácie: <https://www.vsonline.sk/33/pravidlo-50-prispevkova-orga-nizacia-uniqueiduchxZASYZNYnP0jC11UyHGPao7QhjbzH1UWBS0tIgLw/>.

pre magistrát, ale z dlhodobého hľadiska aj pre obchodné spoločnosti a rozpočtové a príspevkové organizácie.

Do roku 2019 mesto nedisponovalo uceleným koncepčným a manažérskym prístupom k mestským podnikom (obchodné spoločnosti s účasťou hlavného mesta) a príspevkovým a rozpočtovým organizáciám. Od roku 2019 sa začal tento systém zavádzať, pričom obsahuje nasledovné prvky:

- Výberové konania na členov štatutárnych mestských podnikov ako aj riaditeľov viacerých mestských príspevkových organizácií sa uskutočňujú formou verejných, transparentných výberových konaní s cieľom získať do uvedených pozícií najkvalifikovanejších odborných manažérov a manažérky.
- Voči novým vedeniam mestských podnikov a príspevkových organizácií sa uplatní výkonnostné odmeňovanie založené na vopred dohodnutých a transparentných merateľných ukazovateľoch výkonnosti. Tieto merateľné ukazovatele výkonnosti sa uplatnia voči podnikom a organizáciám pokiaľ možno na základe koncepcií a stratégií mesta.
- Dohľad, kontrolu a usmerňovanie mestských podnikov zabezpečuje odborný útvar hlavného mesta s náležitými kapacitami a skúsenosťami (ide o výkon majetkových práv mesta ako akcionára uvedených spoločností). V prípade príspevkových organizácií, ktorých právna forma ich odlišuje od mestských podnikov, zabezpečuje gestorstvo príslušný gestorský útvar magistrátu.
- Dohľad, kontrola a usmerňovanie mestských podnikov by sa mala postupne transformovať, s väčším zdieľaním podporných služieb a centrálnych nákupov. To zjednoduší a zefektívni ich prevádzku, zvýšiť potenciál pre synergie medzi mestskými podnikmi a lepšie využitie ich finančného potenciálu.
- Organizácie mesta budú postupne využívať zdieľané služby poskytované hlavným mestom alebo jeho organizáciou s cieľom znížiť celkové výdavky na činnosti mimo hlavných činností jednotlivých organizácií (napr. účtovná a mzdová agenda, IT služby a podpora, správa nehnuteľností, verejné obstarávanie a pod.). Poskytovanie zdieľaných služieb umožní nielen procesne a kvalitatívne zjednotiť úroveň vykonávaných činností, no tiež predstavuje veľký potenciál šetrenia verejných prostriedkov.⁹⁵

⁹⁵ Prvky v bode 4 a 5 sú v súčasnosti (druhý štvrtrok 2022) v príprave.

Táto reforma prístupu k mestským podnikom a príspevkovým organizáciám však nie je dokonaná. Hoci sú výdavky obchodných spoločností (mestských podnikov) v súčasnosti na pravidelnej báze posudzované, neexistuje jasný systém merania a manažmentu výkonnosti rozpočtových a príspevkových organizácií hlavného mesta. Tento systém je potrebné zaviesť na podklade novej celomestskej stratégie (uvedenej v tomto dokumente) a jednotlivých sektorových koncepcií.

Pozitívnym prvým krokom bolo prepojenie merateľných ukazovateľov OLO na „Stratégiu nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 — 2026“.⁹⁶ Takéto prepojenie politiky mesta so stratégiou a merateľných ukazovateľov mestského podniku môže slúžiť ako príklad pre mestské rozpočtové a príspevkové organizácie. Prepojenie mestských stratégií a koncepcií na jednotlivé mestské podniky však ešte stále prebieha.

Pozitívnym príkladom sú aj vykonané audity pre spoločnosti STaRZ (2021), Marianum (2021) a ZOO (2022), v pláne sú aj audity pre ďalšie organizácie mesta. Výkonnostný audit Marianum napríklad poukázal na nevyhnutnú reorganizáciu spoločnosti. Tú je potrebné rozdeliť na obchodnú časť (komerčné služby) a príspevkovú organizáciu (správa cintorínov, vojenských hrobov a pamätníkov). Z hľadiska zefektívnenia procesu a prevádzky je konštatované za najdôležitejšie transparentné verejné obstarávanie, vrátane zákaziek s nízkou hodnotou. Za kľúčovú strategickú výzvu je považovaná príprava nového pohrebiska (potreba v roku 2029) a úprava cien za nájom hrobových miest spolu so znížením počtu neplatičov.

Navyše každá RO/PO/OS rieši podporné činnosti pomocou interných kapacít a nedostatočne sa využívajú synergie naprieč inštitúciami. Príkladom v tomto smere sú digitálne služby (webové stránky, mobilné aplikácie), ktoré sú od roku 2020 vyvíjané naprieč mestom a mestskými organizáciami. Vďaka tomuto dochádza k zdieľaniu znalostí, podkladov a technológiám.

Výdavky a rozpočty rozpočtových a príspevkových organizácií nie sú systematicky posudzované zo strany mesta, ich posudzovanie je skôr na ad-hoc báze. Z vykonaných auditov pritom vidno, že existuje

⁹⁶ SEKCIA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA, ODDELENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA MAGISTRÁTU HLAVNÉHO MESTA SR. *Bratislava - mesto bez odpadov: Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 — 2026*. 2021.

veľký potenciál šetrenia pri zavedení tzv. zdieľaných a podporných činností a služieb zo strany mesta voči mestským podnikom či organizáciám.⁹⁷ Tento potenciál by sa mal využiť, aby sa uvoľnili neefektívne vynaložené finančné prostriedky na rozvoj mesta.

Súčasťou kvalitatívnych parametrov mestských podnikov je aj meranie miery spokojnosti obyvateľov s ich službami. Miera spokojnosti obyvateľov so službami BVS (85 % obyvateľov je spokojných), OLO (86 % obyvateľov je spokojných) a DPB (88 % obyvateľov je spokojných) sú na pomerne vysokej úrovni.⁹⁸ Avšak stále tu je priestor na inkrementálne zlepšenia služieb a tým aj spokojnosti.

V prípade príspevkových a rozpočtových organizácií podobné systematické meranie spokojnosti nie je dosiaľ zavedené. Pritom mnohé z nich sú v priamom kontakte s klientmi (centrá voľného času, základné umelecké školy, GMB, MMB). Je preto dôležité zaviesť aj systémy merania spokojnosti klientov týchto organizácií náležitým spôsobom (dotazníkový zber, prieskumy verejnej mienky, dotazníky na internete).

Víziou mesta sú efektívne, zodpovedné a transparentné rozpočtové a príspevkové organizácie a obchodné spoločnosti mesta, ktoré medzi sebou spolupracujú, vzájomne si zdieľajú vedomosti a skúsenosti a poskytujú kvalitné služby pre obyvateľov.

Východisko 4: Interné procesy a komunikácia s občanmi nie sú dostatočne digitalizované

Moderné mesto so spokojnými obyvateľmi, ale aj zamestnancami, sa nezaobíde bez efektívne nastavených a digitalizovaných procesov. V súčasnosti prebieha množstvo procesov na úrade stále papierovou formou, prípadne fungujú v duálnom režime (papierovo a elektronicky). Tento stav je aj krátkodobo neudržateľný.

Digitálne procesy sú výrazne efektívnejšie ako papierové. Papierové procesy sú pomalšie, drahšie, menej flexibilné, so zložitou spätnou úpravou a revíziou, či zložitými možnosťami prístupovania a zdieľania. Navyše sú komplikovanejšie aj voči klientovi – obyvateľovi.

⁹⁷ Pozri BRATISLAVA.SK. *Výkonnostné audity a revízie výdavkov*.

⁹⁸ Útvar správy mestských podnikov. Ročný prieskum vždy k marcu/aprílu daného roku.

Veľmi dôležitým krokom k zefektívneniu procesov je ich digitalizácia, ktorá dokáže nielen zvýšiť rýchlosť, flexibilitu a znížiť chybovosť v procesoch, ale umožňuje aj ich omnoho jednoduchšie monitorovanie a analyzovanie.⁹⁹ Množstvo procesov je možné zdigitalizovať už teraz, avšak jednotlivé útvary magistrátu často nie sú dostatočne vyškolené a nemajú dostatok informácií ako svoj proces zdigitalizovať. Túto aktivitu navyše sťažuje aj fakt, že niektoré informačné systémy sú zastarané.

Predpokladom digitalizácie procesov je využívanie jednotného informačného systému, ktorý poskytuje okrem iného možnosti priradovania zodpovednosti, sledovania stavu úloh, či ukladania a zdieľania dokumentov, za dodržania užívateľskej prívetivosti.

Ďalším predpokladom digitalizácie je jasné porozumenie štruktúry procesov v organizácii. Napriek pokroku v tejto oblasti mesto v súčasnosti nemá vyhotovenú procesnú mapu na všetky procesy hlavného mesta, nemá ku všetkým procesom nastavené merateľné ukazovatele a len časť procesov má pomenovaných svojich vlastníkov, ktorí zodpovedajú za ich riadne fungovanie a zefektívňovanie.

Na základe takejto procesnej mapy sa následne môžu procesy nielen digitalizovať, ale aj optimalizovať, automatizovať, reorganizovať, či úplne odstrániť, ak sú nadbytočné. Na základe toho budú môcť zamestnanci vybaviť väčšie množstvo rutínnej agendy, zrýchliť svoju agendu a sústrediť sa na prácu s vyšším podielom pridanej hodnoty v procese.

Cieľom mesta by v tejto oblasti malo byť primárne zdigitalizovať hlavné interné procesy. Hlavnými internými procesmi sa rozumejú procesy, ktoré naplňujú základné strategické smerovanie organizácie a ich výstupy sú určené externým zákazníkom.

Je však dôležité, aby nešlo len o jednorazový krok a mesto pokračovalo v systematickom prístupe k procesom – teda nastavilo ich priebežné sledovanie, analýzu a vyhodnocovanie. Súčasťou systematického prístupu k riadeniu procesov je aj nastavenie procesného vlastníctva tak, aby mal každý proces svojho vlastníka (zodpovednú osobu, prípadne aspoň zodpovedný organizačný útvar v prípade medzi-sektorových procesov), ktorý zodpovedá nielen za samotné riadenie a fungovanie procesu, ale aj za jeho zefektívňovanie.

⁹⁹ SABBAG, K., FRIEDRICH R., EL-DARWICHE B., SINGH M., GANNEDIWALLA S. *Maximizing the Impact of Digitization*. 2012.

Problematická však je aj externá komunikácia. Súkromný sektor vydláždil cestu digitálnym službám, ktoré sú relevantné a obľúbené medzi užívateľmi. Svojou aktivitou pri vytváraní jednoduchých a prínosných služieb vytvára tlak aj na verejný sektor, aby tento trend začal nasledovať.

Mesto by malo byť schopné vytvoriť digitálne služby, ktoré odzrkadľujú potreby ich užívateľov a zvýšiť využívanie digitálnych mestských služieb. Pre obyvateľov a obyvateľky to bude znamenať rýchlejšiu a pohodlnejšiu komunikáciu s mestom, zatiaľ čo mesto môže benefitovať vo forme znížených nákladov a zvýšenej efektivity práce.

V súčasnosti elektronické služby mesta Bratislava využíva iba 15 % obyvateľov.¹⁰⁰ Navyše, väčšinu z nich tvoria zástupcovia právnických osôb, ktoré majú povinnosť komunikovať s verejnými inštitúciami elektronicky. Až 44 % obyvateľov sa spolieha na osobnú alebo telefonickú komunikáciu s mestom.¹⁰¹

Digitálna komunikácia a kvalitné a moderné digitálne služby sú nevyhnutné pre efektívnejšie napĺňanie potrieb obyvateľov a podnikateľov v meste. Digitálne služby boli historicky v meste vyvíjané v spolupráci s externými dodávateľmi ako diela, pri ktorých tvorbe sa dôsledne nemapovali potreby a požiadavky ich užívateľov. Z toho dôvodu väčšina digitálnych služieb mesta dnes nenapĺňa potreby a požiadavky ich užívateľov, čo vedie k nízkej miere využívanosti.

Od roku 2021 na meste vznikol nový útvar (Oddelenie inovácií a digitálnych služieb), v ktorom pôsobí vývojársky a produktový tím zodpovedný za interný vývoj digitálnych služieb a efektívnu spoluprácu s externými dodávateľmi. Postupne začali pracovať na kľúčových službách mesta a mestských organizáciách, budovaním otvorenej a modernej technologickej knižnice riešení postavenej na potrebách užívateľov.

Úlohou útvaru je definícia kľúčových problémov magistrátu a mestských organizácií, návrh možných digitálnych riešení, ich overenie s obyvateľmi a internými zamestnancami a ich uvedením do prevádzky. Tým, však ich rola nekončí, pravidelne vyhodnocujú efektivitu služieb, navrhujú vylepšenia a úpravy. Súčasťou ich práce je aj nastavenie merateľných ukazovateľov pre jednotlivé služby. Počas

¹⁰⁰ Interná analýza žiadostí v registratúre Bratislavy. 2020.

¹⁰¹ MEDIAN.SK pre HMBA. *Reprezentatívny prieskum o technológiách a komunikácii s mestskými inštitúciami*. 2020.

rokov 2021-2022 zamestnanci útvaru vytvorili pilotné riešenia predaja lístkov na kúpaliská pre STaRZ, spustili digitálnu platbu dane, pripravili novú webovú stránku spolu s elektronickými službami, uviedli nové webové stránky pre mestskú galériu, knižnicu a Marianum. V najbližších rokoch sa budú venovať rozvoju digitálnych služieb mesta a organizácií a rovnako môžu poskytovať svoje služby aj iným samosprávam.

Výhodou interných IT kapacít je flexibilita, agilný vývoj, vlastníctvo kódu a rýchle operatívne zmeny. Vďaka tomu je celková potreba zamestnancov nižšia a sú znižované náklady. Navyše je možné zdieľať know-how s ďalšími aktérmi verejnej správy a potenciálne pre nich pripravovať moderné digitálne služby ako súčasť podnikateľskej činnosti mesta.

Digitálne služby pritom spravidla poskytnú aj ďalšie hodnoty tak obyvateľom ako aj mestu: sledovanie stavu vybavenia agendy, dostupnosť 24/7, nižšie náklady, prepojenie s internými softvérmí úradu, či zrýchlenie vybavenia agendy.¹⁰² Príkladom môže byť pilotný projekt digitálnej platby dane z nehnuteľnosti, ktorý ukázal zvýšenú platobnú disciplínu, či predaj lístkov na kúpaliská online, ktorý zvýšil ako transparentnosť, tak aj samotné príjmy pre STaRZ.

Bratislava by mala poskytovať svoje služby primárne digitálne formou príjemných a intuitívnych digitálnych služieb, ktoré spoluvytvára s obyvateľkami a obyvateľmi. Pri tvorbe všetkých nových služieb (ako interných, tak aj externých) by mala vychádzať z princípov metodológie „design thinking“ s dôrazom na potreby koncových užívateľov, ktorá v každej svojej fáze zapája kľúčových zamestnancov mesta, obyvateľky a obyvateľov, zbiera ich spätnú väzbu, spoluvytvára riešenia a tie opätovne testuje. Tento cyklus nekončí ani po uvedení služby.

Súčasťou digitalizácie a vízie moderného mesta je aj budovanie dátovej infraštruktúry. Dáta informujú obyvateľov o dianí v ich meste, umožňujú im robiť informované rozhodnutia, kontrolovať verejnú moc a podieľať sa na zlepšeniach.

¹⁰² MERGEL I., KATTEL R., LEMBER V., MCBRIDE K. *Citizen-oriented digital transformation in the public sector*. 2018.

Východisko 5: Potenciál zberu, vyhodnocovania a zdieľania dát nie je dostatočne využívaný

Dáta sú kľúčovým zdrojom informácií. Predstavujú základný prvok pre prijímanie kvalifikovaných rozhodnutí a pri tvorbe politík s dosahom nie len na mestskú, ale potenciálne aj metropolitnú oblasť HMBA.

V roku 2019 bol v rámci štruktúry HMBA založený odborný útvar (dnes Oddelenie dátových a priestorových analýz). Útvar okrem analytických aktivít pôsobí a pôsobí v oblasti dátovej politiky. Krátko po jeho vzniku vstúpila do platnosti interná smernica HMBA o Dátovej politike usmerňujúca aktivity v oblasti nákupu, licencovania, zverejňovania dát. Smernicou o dátovej politike sa položili základné princípy pre prácu s dátami na HMBA. Tie až do roku 2019 neexistovali.

V roku 2019 bol spustený nový mestský portál s otvorenými údajmi – OpenData portál. Hlavné mesto na tomto portáli zverejňuje dáta, týkajúce sa rôznych oblastí života v Bratislave, ale aj práce a služieb, ktoré mesto poskytuje svojim obyvateľkám a obyvateľom. Vďaka tomuto kroku je hlavné mesto SR transparentnejšie a dostupnejšie. Údaje zverejnené na portáli otvorených údajov sa stali základnou platformou dát o Bratislave a jej obyvateľoch a obyvateľkách ako pre širokú, tak aj pre odbornú verejnosť a výskumníkov z externého prostredia. V súčasnosti je na OpenData portáli zverejnených 868 datasetov (tvorených približne 16 000 súbormi), pri 244 datasetoch je autorom mesto a jeho organizácie.¹⁰³

Ako prostriedok podpory otvorenosti HMBA v oblasti dát v roku 2021 spustilo nový geoportál slúžiaci ako prezentačný nástroj pre zdieľanie priestorových údajov. Geoportál je dvojčkou portálu otvorených údajov, umožňujúci priestorový pohľad na tie dáta, ktoré nie sú voľne šíriteľné z dôvodu licenčných podmienok.

V roku 2019 hlavné mesto zriadilo Metropolitný inštitút Bratislavy (MIB) ako koncepčný inštitút v oblasti tvorby mesta, územného a strategického plánovania. Práve MIB je ako hlavný tvorca mestských politík aj hlavným klientom dát – pritom časť dát sa tvorí na meste a časť na MIB, čím sa štiepi koncepčný prístup k tvorbe a využívaniu data setov. Je potrebné dokončiť konsolidáciu dátových a analytických kapacít pod hlavičkou MIB, ako bolo plánované.

¹⁰³ K 8.4.2022.

Napriek tomu, že HMBA už dnes disponuje množstvom rôznorodých dát, nastavenie systematickejšieho a longitudálneho zberu údajov absentuje. Povedomie o potrebe uchovávaní údajov v strojovo spracovateľnej forme je slabé taktiež v rámci interných štruktúr magistrátu, ako aj organizácií hlavného mesta. To sa následne odráža v tom, že pri množstve kľúčových merateľných ukazovateľov PHSR mesto potrebnými údajmi nedisponuje. Vo viacerých prípadoch však chýba aj ochota jednotlivých útvarov mesta zdieľať údaje naprieč magistrátom a teda naplňať princípy dátovej politiky. Nastavenie systematickeho zberu dát (a to nielen z externých zdrojov, ale najmä z interných útvarov), centralizácie dát v rámci jedného úložiska a ich následného spracovávaní je tak viac než žiadúce.

Dáta slúžia na revíziu aktuálneho stavu, k prijímaniu kvalifikovaných a na dátach založených rozhodnutí, ale aj k plánovaniu stratégií a koncepcií rozvoja mesta. Na jednej strane je dôležité kvalitnými údajmi disponovať, ale na druhej strane je potrebné týmto údajom porozumieť, pracovať s nimi a správne ich interpretovať. Túto úlohu na HMBA plnia dva útvary: Oddelenie dátových a priestorových analýz (ODPA), Metropolitný inštitút Bratislavy a pre úsek ekonomicko-finančných analýz Útvar hlavného ekonóma mesta. V súčasnosti však žiaden z týchto útvarov nie je súčasťou zoznamu analytických jednotiek štátu ani súčasťou medzinárodných analytických štruktúr. Ich začlenenie do analytickej vrstvy štátu či spolupráca na medzinárodnej úrovni zvýši autoritu HMBA v dátovej a analytickej oblasti a rovnako prispeje ku kvalite a množstvu spracovávaných údajov

Kvalitné a početné údaje a na nich založené rozhodnutia by mali byť štandardom pri tvorbe mestských politík v rôznych oblastiach. Vďaka dátami podloženým opatreniam sa mesto stane pre svojich obyvateľov transparentnou, kvalifikovanou, racionálnou a dôveryhodnou inštitúciou.

Východisko 6: Komunikácia mesta s pasívnymi skupinami obyvateľov nie je dostatočná

Efektívna komunikácia mesta podporuje informovanú participáciu a zapojenie obyvateľov do diania v meste. Obyvatelia mesta môžu efektívnejšie vyjadrovať svoje potreby a spolupracovať s mestom, keď poznajú fakty o plánoch a krokoch mesta.

Zároveň, čím viac ľudí pozná procesy a služby mesta, tým viac ich rozumie, ako sa využívajú ich dane, a rastie ich dôvera voči vedeniu mesta. Dobrá reputácia mesta dokáže pritiahnúť talentovaných ľudí a expertov zo všetkých sfér spoločnosti, ktorí opäť zvýšia kvalitu mestom poskytovaných služieb.

Napokon, efektívna obojsmerná komunikácia, ktorá buduje dôveru, je kľúčovým faktorom pri získavaní obyvateľov mesta pre akceptáciu a podporu zmien, ktoré mesto bude musieť urobiť v budúcnosti.

Podľa prieskumu z Decembra 2020 v spolupráci s agentúrou AKO sa 65 % obyvateľov cíti byť dostatočne informovaných o dôležitých opatreniach, rozhodnutiach, aktivitách a zmenách v meste.¹⁰⁴ Iba 6 % obyvateľov sa cíti byť úplne nedostatočne informovaných. To, koľko percent obyvateľov dôveruje samotnému magistrátu a mestským inštitúciám, v súčasnosti nie je merané, avšak historicky je spokojnosť s úradom priamo naviazaná na spokojnosť s primátorom.

Dôveryhodnosť verejných inštitúcií na Slovensku je však dlhodobo veľmi nízka.¹⁰⁵ Bratislava sa tak s dôveryhodnosťou 65 % zaraďuje k špičke slovenských inštitúcií, kde Slovenskej akadémii vied dôveruje 74 % občanov (1. miesto) a vysokým školám dôveruje 71 % (2. miesto).¹⁰⁶ Samosprávam vo všeobecnosti najmä po zapojení do pandemickej stúpla dôveryhodnosť oproti centrálnym inštitúciám na úroveň 70 %.¹⁰⁷ Až 85 % obyvateľom sa totižto bežne stáva, že ich prekvapia aktivity a zmeny v uliciach Bratislavy, o ktorých vopred nevedeli. Aj napriek tomu si takmer tretina (32 %) respondentov myslí, že informovanosť občanov sa oproti roku 2019 zlepšila. 53 % vidí vníma situáciu ako nezmenenú a 13 % pociťuje zhoršenie. Za najdôležitejšie témy na komunikáciu sú považované bezpečnosť, poriadok, čistota a rozvoj verejných priestranstiev a verejná doprava.¹⁰⁸

Bratislava v posledných štyroch rokoch zásadne zintenzívnila komunikáciu s obyvateľmi prostredníctvom médií, sociálnych sietí, zmeny

¹⁰⁴ Agentúra AKO (2020) na vzorke 1 000 respondentov s trvalým pobytom v Bratislave.

¹⁰⁵ 2 % občanov plne dôverujú súdom a parlamentu a vláde. Štátnym úradom plne dôveruje iba 1,8 % občanov, polícii iba 1,4 %. Prieskum agentúry FOCUS (2018) na vzorke 1003 respondentov.

¹⁰⁶ FOCUS (2021) na vzorke 1011 respondentov.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ Ibid.

mestského tlačeneho média *in.ba* (aj keď tento magazín stále nedostávajú všetci obyvatelia), ale aj fyzickým informovaním o plánovaných zásahoch vo verejnom priestore priamo v teréne. Zlepšenie hodnotenia komunikácie sa prejavilo v prieskumoch verejnej mienky, ako aj v zvýšení miery zapojenia (*engagementu*) na sociálnych sieťach.

Až polovica (51 %) obyvateľov používa ako najčastejší zdroj informácií o dôležitých opatreniach a aktivitách v meste televíziu. Nasledujú tlačoviny doručené priamo do schránky (44 %), sociálne siete a web mesta (41 %) a rádio (39 %).¹⁰⁹ Je teda potrebné využívať všetky dostupné platformy pre čo najväčší dosah komunikovaných informácií.

Bratislava nemá aktuálne vytvorené komunikačné platformy, prostredníctvom ktorých by pravidelne komunikovala s časťou obyvateľstva, ktorá sa nezaujíma o celomestské politiky a projekty, ale iba o ich bezprostredné susedstvo. Navyše častokrát najhlasnejšie skupiny aktívne zapájajúce sa do participácie často nereprezentujú väčšinové názory obyvateľov, ale presadzujú iba čiastkové záujmy. Navyše, komunikácia nemá dlhodobú a jednotnú víziu, ale mení sa v závislosti od vedenia mesta.

Problematickými môžu byť neočakávané situácie, ktoré môžu výrazne zmeniť zameranie komunikácie (premnožené komáre), či nekontrolovateľné šírenie konšpiračných teórií na sociálnych sieťach.

V Bratislavskom kraji malo k 31.12.2021 legálny pobyt nahlásených 38 945 osôb, ktorí nie sú slovenskými štátnymi občanmi. Možno predpokladať, že väčšina z nich neovláda plynule slovenčinu. Prispôbením mestských služieb pre cudzincov, ktorí sem chcú prísť pracovať a žiť, by malo mesto ukázať, že tu sú vítaní. Mesto však v súčasnosti nemá koncepčný prístup k službám pre cudzincom, nie je praxou poskytovať informácie v inom ako slovenskom jazyku aj napriek volebnému právu trvalo bývajúcich osôb, ktorých prvým jazykom nie je slovenčina.

Ruskom vyvolaná vojna na Ukrajine postavila mesto do výrazne inej situácie a k 31.3.2022 Bratislavský kraj eviduje 15 928¹¹⁰ osôb so štatútom „dočasného útočiska“. ¹¹¹ Keďže ide vysoko zraniteľnú skupinu cudzincov, od začiatku krízy sa pristupuje k skupine inak ako dote-

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ MINISTERSTVO VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Dočasné útočisko*. 2022.

¹¹¹ Tento štatút zaručuje utečencom pracovať na území Slovenska.

raz. Informácie a pomoc sú poskytované viacjazyčne, bolo zriadené koordinačné centrum v spolupráci mesta, štátnych inštitúcií, záchranných zložiek a mimovládnych organizácií a miesto prvého kontaktu na Bottovej. Bude potrebné niektoré zo štandardov udržať aj po ukončení krízy a podporovať komunitu, ktorá sa v Bratislave aj po ukončení konfliktu rozhodne ostať.

Zo sociálneho hľadiska je nevyhnutné od začiatku začleňovať utečencov do spoločnosti, zapájaním ich do pracovných aktivít v meste a bežného života, aby nedochádzalo k prehlbovaniu sociálnych rozdielov.

Pri deťoch, žiakoch a študentoch mesto musí počítať so systémovými nastaveniami – od pomoci pri začleňovaní detí do nového prostredia (pomoc psychológov), odstránenia jazykových bariér (jazykové vzdelávanie) až po samotný systém vzdelávania, hodnotenia. Namiesto je aj podpora a pomoc mesta pri voľnočasových a športových aktivitách detí a mladých ľudí na území mesta počas týždňa a aj počas prázdnin.

Celkovo je potrebné počítať s ľudskými, finančnými a priestorovými kapacitami mesta a možným odstránením alebo zjednodušením niektorých byrokratických procesov.

Východisko 7: Nízka miera zapojenia špecifických skupín obyvateľov do aktivít a tvorby projektov, nízke povedomie o participácii naprieč zainteresovanou verejnosťou a potreba uplatňovania pravidiel, ktoré projekty participovať

Zapájanie rôznych aktérov do procesov tvorby mesta bolo až do roku 2019 nesystematické. Participácia bola zabezpečovaná len zriedkavo (ad hoc) mimovládny sektorom, keďže mesto nedisponovalo primeranými internými kapacitami. Vznikom Metropolitného inštitútu Bratislavy konkrétne Kancelárie participatívneho plánovania (dnes Sekcia mestských štúdií a participácie) na konci roka 2019, mesto vytvorilo kapacity na zapájanie odbornej ako aj laickej verejnosti do procesov tvorby mesta.

Počas ostatných dvoch rokov existencie sekcie bolo participovaných viac ako 30 projektov v rôznej forme. Pri 27 projektoch sa uplatnil dotazníkový prieskum, pričom celkovo sa do nich zapojilo viac ako 15

tisíc ľudí. Realizovali sa 9 osobných susedských stretnutí, 12 online stretnutí pre verejnosť, 40 workshopov, ale aj menšie formáty ako fokusové skupiny cieleňé na konkrétnu skupinu ľudí so špecifickými potrebami.¹¹²

Jedným zo základných problémov v oblasti participácie je nízka miera zapojenia mladých do participatívnych procesov oproti ostatným vekovým skupinám obyvateľstva, kde je naplnenie jednotlivých kategórií uspokojivejšie. Bežné nastavenie formátu projektu totiž väčšinou mladú populáciu zasiahne len čiastočne. Na základe demografických dát o osobách, ktoré sa za posledné dva vyše dva roky zúčastnili participatívnych aktivít MIBu vieme povedať, že miera zapojenia mladých ľudí do 30 rokov bola pri dotazníkoch na úrovni 13%. Avšak tento podiel mladých do veľkej miery pokrýva kategória 25 – 30 rokov, teda podiel mladších v kategóriách do 18 rokov a 19 – 24 rokov je nižší. Cieľom by teda malo byť tak navýšenie podielu mladých zapojených do štandardných foriem participácie (ako napr. dotazník) ako aj cieleňé participovanie cez iné metódy. Preto v tomto ohľade treba aj meniť zaužívanú kultúru participácie v bežných formách o formáty, vďaka ktorým zapojíme aj špecifické skupiny.

Cieľom participácie má byť kapacitne optimálne zapojenie čím väčšieho množstva obyvateľov. Na základe toho chceme do budúcnosti merať prostredníctvom prieskumu, aká veľká časť obyvateľov Bratislavy mala možnosť byť zapojená do chodu mesta, vzhľadom k tomu že cieľom MIBu je znižovať prah pre zapojenie verejnosti a rozširovať platformy na zapojenie medzi čo najširšiu verejnosť Bratislavy. Snahou je aj znižovať prah inkluzívnosti skrz umožnenie participovať všetkým skupinám obyvateľov a obyvateľiek, na ktoré sa bežne pri plánovaní mesta nemyslí – deti, starší ľudia, ľudia so špecifickými potrebami pohybu či cudzinci.

Avšak vzhľadom k množstvu projektov a kapacitným možnostiam mesta nie je možné vždy participovať každý projekt. Súčasne to ani nie je účelné, nakoľko množstvo projektov predstavuje často len skvalitnenie existujúcich služieb či infraštruktúry, prípadne sa zisťovanie potrieb obyvateľov uskutočňuje iným spôsobom, alebo by zisťovanie názorov verejnosti neprineslo zmenu projektu či pridanú hodnotu (napr. výstavba technickej infraštruktúry).

Napriek tomu sa však v ostatných rokoch zintenzívnil dopyt po participácii zo strany útvarov pripravujúcich a realizujúcich projekty,

¹¹² Pozri METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. 3 roky od založenia. 2022.

ako aj zo strany obyvateľov. Pre hospodárne nakladanie s verejnými prostriedkami – optimálne využívanie personálnych kapacít pre participáciu mesta – MIB vytvoril návrh rámca pravidiel participácie vďaka vydaniu publikácie *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom? Manuál participatívneho plánovania a socio-priestorového mapovania v Bratislave*.¹¹³ Jeho vydanie a následne pripravované aktivity (ako napr. školenia) majú slúžiť k zvyšovaniu povedomia o participácii. Zároveň by malo na základe tohto dokumentu dôjsť k aktualizácii uznesenia o pravidlách participácie z roku 2016 a schváleniu v mestskom zastupiteľstve. Takýto krok môže dopomôcť k zvýšeniu transparentnosti a nastaveniu očakávaní medzi implementujúcimi útvarmi mesta, obyvateľmi, no tiež volenými zástupcami.

Uvedené pravidlá nastavujú, v ktorom kroku a akým spôsobom má byť široká či odborná verejnosť zapojená. Na základe takéhoto systematizovania bude možné sledovať to, či sa pri nových projektoch deje, že súčasťou premien priestorov je aj participatívny proces. Navrhnuté boli kritéria, pri ktorých by sa mala uskutočniť participácia:

- projekt je väčšieho významu – celkový predpokladaný rozpočet projektu nad 1 mil. eur;
- projektom dochádza k zásadnej zmene funkčného využitia priestoru;
- projekt svojim zásahom ovplyvní prinajmenšom 300 bytových jednotiek v území.

Súčasťou tohto nastavovania transparentných kritérií musí byť aj nastavovanie politických očakávaní ako aj očakávaní širokej verejnosti o miere zapojenia širokej aj zainteresovanej verejnosti. Na základe tohto zvyšovania povedomia o zapájaní verejnosti, o dĺžke ale aj nákladnosti takéhoto procesu tak v budúcnosti bude možné predchádzať situáciám, kedy neboli zladené očakávania verejnosti o potrebe participácie s participatívnymi kapacitami.

V tomto kontexte je vhodné rozšíriť povedomie o participácii nielen u širokej verejnosti, no tiež u zamestnancov a reprezentantov mestských častí, ktorí do týchto procesov môžu vstupovať. Pri všetkých týchto aktéroch je potrebné ozrejmovať a vysvetľovať úlohu a prínos participácie. Mestské časti majú zároveň možnosť siahnuť po pra-

¹¹³ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom? Manuál participatívneho plánovania a socio-priestorového mapovania v Bratislave*. 2021.

vidlách participácie mesta pre vlastné účely, prípadne preto, aby získali štruktúrovanou a reprezentatívnou cestou názor verejnosti v danej mestskej časti nielen vo vzťahu k projektom mestských častí, no aj vo vzťahu k projektom mesta.

Rozvíjanie myšlienok participácie a vzdelávanie (napr. aj formou preškoľovania zamestnancov vďaka publikovanému Manuálu participácie) má za cieľ vytváranie kapacít pre zapájanie verejnosti napr. na úrovni mestských častí.

Zapojenie do tvorby mesta ale nemusí nutne súvisieť len s príležitosťami, ktoré vytvára mesto vo svojej kompetencii. Preto sme do merania napĺňania tohto cieľa zahrnuli aj to, či sa obyvatelia Bratislavy zapájajú do dobrovoľníckych aktivít na základe ktorých sa môže formovať pozitívny vzťah ľudí žijúcich v meste k prostrediu, v ktorom žijú.

Východisko 8: Komunikácia a spolupráca mesta s akademickým prostredím a firmami nie je systematická a dostatočná

Rezervy vidíme aj v systematickej, pravidelnej a organizovanej komunikácii so špeciálnymi skupinami – akademickým sektorom, súkromným sektorom. So zástupcami neziskového sektora sa v súčasnosti komunikuje aktívne a priebežne pri riešení mnohých otázok života v meste, najmä pri sociálnych, kultúrnych a ekologických projektoch.

Mesto by malo viesť otvorenú a partnerskú debatu so zástupcami súkromného sektora, akademickej obce a mimovládneho sektora o projektoch novej spolupráce pre rozvoj mesta. Najmä pre oblasť biznis sféry existujú jasné pravidlá transparentnej komunikácie a spolupráce, ktoré umožnia realizáciu spoločných projektov komerčného a verejného sektora pre rozvoj Bratislavy.

V súčasnosti mesto Bratislava spolupracuje s externými partnermi – akademickým, podnikateľským a občianskym sektorom na zlepšovaní kvality života v meste veľmi sporadicky. Táto spolupráca je fragmentovaná, často nesystematická a občasná.

Podľa prieskumu iba 42% podnikateľov považuje mesto za partnera na spoluprácu a rozvoj lokálneho ekosystému.¹¹⁴ Avšak, až takmer

¹¹⁴ Prieskum a hodnotenie podnikateľského ekosystému v Bratislave metódou GEM EES. 2020.

30 % podnikateľov o tejto možnosti nevedelo alebo ju ani len nezvážili.¹¹⁵ Navyše až 47 % podnikateľov uviedlo, že sa nezapája do žiadnych aktivít na zveladenie mesta alebo okolia, v ktorom sídli.¹¹⁶ Ak sa firma zapája, tak najčastejšie vo forme finančných darov konkrétnym organizáciám (31 %) alebo podporou lokálnej komunity napríklad prostredníctvom iniciatívy Naše mesto pod hlavičkou Nadácie Pontis (17 %).¹¹⁷

Na druhej strane vidíme rastúci trend Corporate Urban Responsibility (spoločenskej zodpovednosti rozvíjajúcej mesto). Tento trend ukazuje, že pri transparentnom a dlhodobom nastavení spolupráce, môžu podniky a ich zamestnanci pozitívne vplývať na mesto, v ktorom žijú a riešiť strategické výzvy.¹¹⁸

Mestu sa podarilo úspešne naštartovať program spoločenskej zodpovednosti firiem (CSR), v rámci ktorého desiatky externých partnerov poskytuje mestu finančné aj nefinančné plnenia. V roku 2021 dosiahla podpora formou nefinančného aj finančného plnenia úroveň cca 700.000 EUR, pričom existuje priestor pre nárast tejto sumy. Úspešným príkladom projektu, na ktorom participovali množstvo externých partnerov, je projekt *10.000 stromov*. Externí partneri poskytovali prostriedky nielen na projekty revitalizácie verejných priestorov, no taktiež najrôznejšie nefinančné plnenia (dobrovoľnícka práca, dodanie stromov a zelene a iné). Ďalšou pozitívnou lastovičkou je mestský hackathon zameraný na témy klimatickej zmeny – Climathon, organizovaný v spolupráci s podnikateľskou sférou a akademickým sektorom, ktoré v roku 2020 a 2021 priniesli riešenia reagujúce na aktuálne potreby mesta. Z prvého ročníka vznikla a spoluprácou sa rozvinula mestská multimodálna dopravná aplikácia a z roku 2021 dva tímy naďalej spolupracujú s mestom na mapovaní dopadov klimatickej zmeny a optimalizácii verejnej dopravy.

Mesto navyše nadviazalo pracovné vzťahy s akademickým sektorom a spoločne sa zapojilo do viacerých výskumných projektov. V roku 2019 bolo otvorené mestské laboratórium ako priestor na pilotné testovanie technologických inovácií.

¹¹⁵ Ibid.

¹¹⁶ Ibid.

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ DZUROVČINOVÁ, P. POSYPANKOVÁ, A. Koncepcia mestských inovácií. 2021.

Bratislava však nemá vytvorený mechanizmus na koncepčnú podporu výskumných aktivít (deep tech) a začínajúcich podnikateľov (startupy a scaleupy) pôsobiacich v strategických doménach. Mesto neposkytuje finančné (grantové), ani nefinančné nástroje (informácie, pomoc pri zakladaní podnikania, prepájanie na korporátnych a akademických partnerov mesta, budovanie silnej značky mesta).

Na základe výskumu Global Entrepreneurship Monitor sme v roku 2020 zistili nízku inovatívnosť malých a stredných podnikov v Bratislave, čo naznačuje ich menšiu schopnosť reagovať na neočakávané ekonomické šoky, ktoré priniesla pandémia či vojenský konflikt. Prehĺbenie spolupráce s akademickým a podnikateľským sektorom vedie nielen k ich vyššiemu zapojeniu a podpore mesta v CSR aktivitách, ale otvára aj príležitosti kvalitnejšieho verejného obstarávania a využívania nenaplneného potenciálu inovatívnych obstarávaní.¹¹⁹

Mesto by malo začať proaktívnejšie vstupovať do partnerstiev s akademickým, podnikateľským a občianskym sektorom s cieľom zvyšovania kvality života v meste a zlepšovania podmienok pre podnikateľské a akademické prostredie.

Východisko 9: Nízka miera zákaziek obstaraných podľa MEAT kritérií, nízky počet ponúk v súťažiach mesta

Slovenská republika má vo všeobecnosti vážny problém s nastavením kvalitatívnych kritérií vo verejnom obstarávaní. Podľa údajov Európskej komisie zo všetkých slovenských obstarávaní, ktoré boli vyhlásené v Európskom vestníku (teda ide predovšetkým o nadlimitné, európske zákazky), **až 94 %** bolo vyhodnotených len na základe najnižšej ceny. Slovenská republika dosiahla v tomto indikátore vôbec najhoršie skóre zo všetkých členských štátov EÚ.¹²⁰ Z údajov Európskej komisie navyše vyplýva, že za roky 2017 až 2020 sme sa v tomto indikátore nedokázali zlepšiť (v roku 2020 sme v skutočnosti dosiahli ešte horšie skóre ako v roku 2017).

S vyššie uvedeným údajom EK je v súlade aj vnútroštátna štatistika, ktorú každoročne predkladá Úrad pre verejné obstarávanie Vláde SR

¹¹⁹ OECD. *Unlocking the Strategic Use of Public Procurement in Bratislava, Slovak Republic*. 2021.

¹²⁰ EUROPEAN COMMISSION. *Public Procurement*.

v materiáli „Informácia o celkovom štatistickom vyhodnotení procesu verejného obstarávania“.¹²¹ Posledné dostupné dáta sú za rok 2020 a vyplýva z nich, že v 92,9% nadlimitných a podlimitných obstarávaní vyhlásených vo Vestníku sa použilo iba kritérium najnižšej ceny (za rok 2019 to bolo v 90,2% obstarávaní).

Do tretice, podľa údajov OECD, ktoré získalo od ÚVO v projekte „Posilňovanie hodnoty za peniaze vo verejnom obstarávaní Slovenskej republiky“¹²² sa hodnotenie kvality objavilo v 15,6% obstarávaní¹²³, pričom štvrtina najväčších verejných obstarávateľov na Slovensku ich nepoužila v žiadnom obstarávaní.

Aj preto Európska komisia vo svojom materiáli „Odporúčanie rady, ktoré sa týka národného programu reforiem Slovenska na rok 2019 a ktorým sa predkladá stanovisko Rady k programu stability Slovenska na rok 2019“ zo dňa 5.6.2019 uvádza, že „Verejní obstarávatelia sa v kontexte nedôvery voči verejným inštitúciám musia viac snažiť o opätovné získanie dôvery podnikov, médií aj širokej verejnosti. To bráni zavedeniu veľmi potrebných nových postupov. **Treba zvýšiť úsilie o zintenzívnenie používania kvalitatívnych kritérií s cieľom dosiahnuť lepšiu hodnotu za peniaze a zlepšiť strategické využívanie verejného obstarávania.**“¹²⁴

Na základe uvedeného Európska komisia odporúča „Vo verejnom obstarávaní zvýšiť uplatňovanie kritérií kvality a nákladov životného cyklu.“¹²⁵

¹²¹ ÚRAD PRE VEREJNÉ OBSTARÁVANIE. Štatistika procesu verejného obstarávania.

¹²² OECD. *Unlocking the Strategic Use of Public Procurement in Bratislava, Slovak Republic*. 2021.

¹²³ Rozdiel v údajoch OECD v porovnaní s vyššie uvádzanými údajmi ÚVO a EK pravdepodobne súvisí s rozdielnou metodikou. Pokiaľ EK hodnotila len najväčšie európske zákazky a ÚVO hodnotilo nadlimitné (európske) aj podlimitné, OECD mohlo mať prístup aj k menším zákazkám. To nepriamo potvrdzuje aj samotné OECD, keď v správe konštatuje, že sa MEAT kritériá používajú viac v menších zákazkách. Všetky tieto hodnoty sú však diskutabilné, pretože najčastejšie „kvalitatívne“ kritérium v slovenskej praxi je „lehota dodania“, ktorá však s kvalitou samotného predmetu zákazky nesúvisí. Pokiaľ tieto orgány brali ako kvalitatívne kritérium do úvahy aj lehotu dodania, tak údaj o využívaní skutočných kvalitatívnych kritérií by bol ešte podstatne nižší.

¹²⁴ EURÓPSKA KOMISIA. *Odporúčanie Rady*. 2019.

¹²⁵ Ibid.

Vo vzťahu k hlavnému mestu možno poukázať na správu OECD „Odblokovanie strategického využitia verejného obstarávania v meste Bratislava“, v ktorej experti OECD konštatujú, že hoci veľká väčšina obstarávaní mesta bola zadávaná v súťažnom procese, najčastejšie využívaná metóda hodnotenia ponúk bola stále založená na hodnotení najnižšej ceny a nie iných kritérií, ktoré by umožnili sledovať aj dosiahnutie širších cieľov, ako napr. podporu inovácií alebo udržateľnosti.¹²⁶

Na základe vyššie uvedených zdrojov (a mnohých iných) možno konštatovať, že je žiaduce hodnotiť ponuky nielen na základe nákupnej ceny, ale brať vo väčšej miere do úvahy celkové náklady životného cyklu a používať aj iné, kvalitatívne kritériá, keďže je to medzinárodnými autoritami považované za veľmi dôležitý aspekt kvality samotného verejného obstarávania. Preto by aj hlavné mesto malo vyvíjať snahu, aby sa v tomto indikátore zlepšilo.

Pri výbere dodávateľov vo verejnom obstarávaní by teda mesto malo viac pracovať s MEAT (ang. *most economically advantageous tender*) kritériami, ktoré umožňujú verejnému obstarávateľovi sledovať v zákazkách aj iné, než len finančné kritériá, čím môže získať väčšiu hodnotu za peniaze alebo dosiahnuť sociálnu či environmentálnu udržateľnosť. Tento proces berie do úvahy kvalitatívne, technické, sociálne a environmentálne faktory. Napriek tomu je dokázané, že takéto zákazky dokážu byť výrazne lacnejšie (Džupka, Kubák and Nemeč 2020). Preto je dôležité, aby čo najviac tendrov prebiehalo v súlade s týmito kritériami.

Z interných údajov vyplýva, že mesto Bratislava do roku 2018 využívalo hodnotenie pomocou MEAT kritérií len sporadicky. V roku 2019 vyhlásilo 8 takýchto zákaziek, v roku 2020 to bolo 30 zákaziek a v roku 2021 už 55 zákaziek. Podiel zákaziek s MEAT kritériami tak tvoril v roku 2021 približne 12,5% (6,7% za roky 2019–2021) z počtu všetkých súťažných zákaziek¹²⁷ a zároveň približne 20% z ich celko-

¹²⁶ OECD. *Unlocking the Strategic Use of Public Procurement in Bratislava, Slovak Republic*. 2021.

¹²⁷ Vlastné spracovanie štatistik verejného obstarávania mesta. Za „súťažnú zákazku“ sa považujú všetky zákazky s nízkymi hodnotami, podlimitné a nadlimitné zákazky. Medzi súťažné zákazky neradíme zákazky z akéhokoľvek zákonného dôvodu vyňaté zo ZVO.

vej hodnoty.¹²⁸ Tento podiel **by mal dosiahnuť v roku 2030 minimálne polovicu z celkovej hodnoty zadaných zákaziek.**

Čo sa podielu environmentálne resp. sociálne zodpovedných zákaziek týka, ten si prešiel podobným vývojom. Mesto Bratislava ich začalo zadávať v roku 2019 a v roku 2021 ich zadalo spolu 48 (29 bolo zadaných s environmentálnym hľadiskom, 21 so sociálnym, v dvoch súťažiach boli použité obe). Čo sa týka objemu prostriedkov, v roku 2021 bolo približne 28 % (14 % za roky 2019-2021) z objemu zákaziek vysúťažených touto formou.¹²⁹ V tomto ohľade by malo mesto Bratislava taktiež pokračovať v stúpajúcom trende. Pre lepšie meranie by bolo vhodné vyvinúť metodiku merania pozitívnych vplyvov, pretože meranie výhradne na základe počtu verejných obstarávaní, resp. ich hodnoty, sa javí ako nedostatočné (aj keď do istej miery výpovedné). Mesto by malo vyvinúť snahu, aby **do roku 2030 aspoň tretina všetkých prostriedkov** vo verejnom obstarávaní smerovala k podpore zelených, sociálnych alebo inovatívnych aspektov.

Azda najvýznamnejším indikátorom kvality verejného obstarávania je priemerný počet ponúk v súťažných zákazkách. Podľa údajov Európskej komisie bol až v 26 % všetkých verejných obstarávaní v Slovenskej republike jediný uchádzač, čo opätovne znamenalo zaradenie Slovenska do červenej kategórie.¹³⁰

Podľa Európskej komisie je potrebné dosiahnuť čo najvyšší počet ponúk, pretože viac ponúk dáva verejným obstarávateľom viac možností a zvyšuje šancu nájsť lepšiu hodnotu za peniaze.¹³¹ Podľa *Global Public Procurement Open Competition Index* je základná logika tohto princípu zrejma: ak sú vytvorené predpoklady, ktoré motivujú dostatočný počet relevantných uchádzačov súťažiť o kontrakt, verejný obstarávateľ môže dosiahnuť vyššiu kvalitu za nižšiu cenu v porovnaní s kontraktmi zadanými bez súťaže.¹³²

128 Ibid.

129 Ibid.

130 EUROPEAN COMMISSION. *Public Procurement*.

131 Ibid.

132 ADAM, I., SANCHEZ, H. A., FAZEKAS, M. *Global Public Procurement Open Competition Index*. 2021.

Jedna z najvýznamnejších štúdií v tejto oblasti¹³³ napr. tvrdí, že optimálny počet súťažiacich firiem je 6 až 8, pričom vyšší počet už nezlepšuje výsledky verejného obstarávania. Štúdia *Global Public Procurement Open Competition Index* na stranách 8 a 9 zhrňuje závery aj z ďalších známych štúdií: Gomez-Lobo and Szymanski (2001) skúmali vzťah medzi nákladmi a počtom uchádzačov pre samosprávne orgány vo Veľkej Británii pri kontraktach na zber odpadov.¹³⁴ Dospeli k záveru, že vyšší počet ponúk znamená nižšie náklady na služby. Ilimi (2006) sa sústredil na obstarávanie v 26 rozvojových štátoch na dátach z 214 obstarávaní v rokoch 1999 až 2005. Autor zistil, že zvýšenie priemerného počtu uchádzačov o 1% prináša úspory vo výške 0,2% a najväčší efekt bol dosiahnutý v súťaži s ôsmimi uchádzačmi. Keď bol počet uchádzačov vyšší ako 8, efekt znižovania nákladov sa strácal. Gineitiene and Šerpytis (2011) analyzovali obstarávanie technicky identických a štandardizovaných tovarov, pričom dospeli k rovnakým záverom ako predchádzajúci autori, keď zistili, že už s nárastom počtu uchádzačov z jedného na dvoch boli dosiahnuté významné úspory (pri niektorých tovaroch dokonca vyššie ako 10 alebo 20%).

V slovenskom prostredí koreláciu medzi vyšším počtom ponúk a výškou úspor namerali pri anglických reverzných aukciách v Elektronickom kontrakčnom systéme na vzorke viac ako 37 000 obstarávaní v hodnote 710 000 000 eur. Úspora sa plynulo zvyšovala z 0,55% pri súťažiach s jednou ponukou až po 26,7% pri súťažiach s deviatimi ponukami. O to znepokojivejšie bolo zistenie, podľa ktorého najpočetnejšia skupina obstarávaní bola práve tá s jedným uchádzačom a predstavovala až 22,5% zo všetkých.¹³⁵

Ekonomický význam vyššieho počtu ponúk teda preukazuje viaceré štúdií, ale **otvorená súťaž má aj významný neekonomický efekt**, keďže slúži aj na lepšiu kontrolu verejných obstarávateľov pri narábaní s verejnými prostriedkami.¹³⁶ Inými slovami, čím vyšší počet uchádzačov, tým lepšia kontrola zo strany trhu. V neposlednom rade

133 GUPTA, S. *Competition and collusion in a government procurement auction market*. In *Atlantic Economic Journal* 30. 2002. p. 13–25.

134 ADAM, I., SANCHEZ, H. A., FAZEKAS, M. *Global Public Procurement Open Competition Index*. 2021.

135 GARAJ, M. *Ako naozaj funguje EKS*. 2018.

136 Pozri napríklad SPAGNOLO, G. *Reputation, competition, and entry in procurement*. 2012.

má otvorená súťaž vplyv na dôveryhodnosť mesta ako verejného obstarávateľa a partnera – konzistentne otvorenými spôsobmi verejného obstarávania sa mesto stáva predvídateľným, transparentným a dôveryhodným partnerom.

Pre vyššie uvedené dôvody je teda dôležité vykonávať kroky, ktoré vedú k nárastu priemerného počtu uchádzačov v súťažných zákazkách mesta, čo sa v rokoch 2018 až 2021 darilo mestu dosiahnuť. Pokiaľ berieme do úvahy všetky súťažné zákazky, teda tzv. „zákazky s nízkou hodnotou“, „podlimitné zákazky“ aj „nadlimitné zákazky“, tak v roku 2018 bol priemerný počet uchádzačov 2,06, v roku 2019 to bolo 2,67, roku 2020 už 3,28 a v roku 2021 sa nárast spomalil na 3,36 ponúk na súťažnú zákazku vyhlásenú hlavným mestom.¹³⁷

Porovnať to možno s údajmi ÚVO, ktoré predkladá ročne Vláde SR v materiáli „Informácia o celkovom štatistickom vyhodnotení procesu verejného obstarávania“.¹³⁸ Na základe tam zverejnených dát možno merať iba nadlimitné a podlimitné zákazky vyhlásené cez Vestník verejného obstarávania (teda do výsledkov nevstupujú zákazky s nízkou hodnotou, preto sú hodnoty odlišné od uvedených v predošlom odseku). Porovnať tak možno priemerný počet ponúk na úrovni SR s priemerným počtom ponúk v zákazkách vyhlásených mestom. V roku 2018 bol v SR priemerný počet ponúk v zákazkách na úrovni **3,1 ponuky**, zatiaľ čo hlavné mesto dosiahlo **2,53 ponuky** na zákazku. V roku 2019 sa hlavné mesto začalo slovenskému priemeru približovať, keď priemer v SR dosiahol **3,0 ponuky** na jednu zákazku, zatiaľ čo hlavné mesto **2,84 ponuky** na jednu zákazku. V roku 2020 sa podľa údajov ÚVO priemer na Slovensku zvýšil na **3,48 ponuky** na jednu zákazku a mesto po prvýkrát dosiahlo vyšší počet, keď zaznamenalo **3,65 ponuky**. Za rok 2021 zatiaľ nie sú dostupné štátne dáta, ale mesto mierne korigovalo priemerný počet ponúk na **3,41 ponuky** na zákazku.

V odbornej a vedeckej obci existuje konsenzus, podľa ktorého vyšší počet ponúk ma merateľne ekonomické, aj ťažšie merateľne neekonomické benefity, preto je potrebné v snahách zvyšovať priemerný počet ponúk v súťažných zákazkách pokračovať. **Hlavné mesto by do roku 2030 malo mať ambíciu dosiahnuť priemerný počet ponúk 4,0 vo**

¹³⁷ Vlastné spracovanie.

¹³⁸ ÚRAD PRE VEREJNÉ OBSTARÁVANIE. *Štatistika procesu verejného obstarávania*.

všetkých súťažných zákazkách (teda zákazky s nízkymi hodnotami, podlimitné a nadlimitné zákazky) a snažiť sa ho udržať.

Existuje viacero rôznych nástrojov na zvýšenie počtu uchádzačov. Jedným z nich je akcia zvaná „Meet the buyer“, ktorú oddelenie verejného obstarávania zorganizovalo spolu s Metropolitným inštitútom Bratislavy začiatkom roka 2022. Z prieskumu, ktorý bol súčasťou projektu, vyplynulo, že až 2/3 oslovených stavebných firiem nevedelo o zákazkách vyhlásených hlavným mestom (stavebné zákazky na revitalizáciu verejných priestorov), a to aj napriek tomu, že boli vyhlásené vo Vestníku verejného obstarávania. Z ďalšieho zisťovania vyplynulo, že hoci hlavné mesto publikuje všetky vyhlásené verejné obstarávania vo Vestníku verejného obstarávania, ako aj v súkromnom, trhovo etablovanom softvéri Josephine, stavebné firmy by ocenili adresnejšie oslovovanie napríklad formou emailových notifikácií.

Z prieskumu taktiež vyplynuli podnety smerom k priebežnej úhrade za časti vykonaných prác, či napr. preferovanie súťaženia o jednotlivé projekty a nie o väčšie balíky viacerých projektov. Toto opatrenie uľahčuje účasť malých a stredných podnikov v obstarávaní mesta, čo je v súlade s politikou EÚ v oblasti podpory malých a stredných podnikov.¹³⁹ K ochote externých dodávateľov zúčastniť sa obstarávania prispieva dôveryhodnosť verejného obstarávateľa a najmä kvalita pripravenej súťaže či súťažných podkladov. Zároveň aj dostupnosť informácií o plánovanom verejnom obstarávaní. Viaceré z týchto opatrení mesto v ostatných rokoch uplatňuje, no je potrebné ich inštitucionalizovať v postupoch a smerniciach mesta.

Jedným z kľúčových nástrojov pre zvyšovanie priemerného počtu uchádzačov je zverejňovanie aj tých zákaziek s nízkymi hodnotami, pri ktorých to zákon nevyžaduje. Tieto zákazky pritom počtom v roku 2021 dosiahli 57 % z počtu všetkých zákaziek v celkovej hodnote približne 4 700 000 eur bez DPH.¹⁴⁰ Súčasne pritom platí, že pri otvorenom zadávaní týchto zákaziek je v nich merateľne viac ponúk (3,59) v porovnaní s tzv. uzavretým prieskumom trhu, v ktorých sú oslovované len niektoré spoločnosti (2,8).¹⁴¹ Podiel otvorených zákaziek s nízkymi hodnotami by sa mal teda zvyšovať (v roku 2021 otvorené zákazky s nízkou hodnotou predstavovali približne 50 % všetkých).

¹³⁹ Pozri napríklad INFORMAČNÉ LISTY O EURÓPSKEJ ÚNII. *Malé a stredné podniky*. 2021. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sk/FTU_2.4.2.pdf

¹⁴⁰ Vlastné spracovanie za rok 2021.

¹⁴¹ Ibid.

Zároveň platí, že nie je rozumný cieľ dosiahnuť 100 %, keďže niektoré typy zákaziek (najmä na intelektuálne služby) je často rozumnejšie robiť uzavretým prieskumom trhu. V tomto ohľade by hlavné mesto malo dosiahnuť, aby aspoň ¾ zákaziek s nízkymi hodnotami, ktoré netreba zverejňovať, mesto dobrovoľne zverejňovalo.

Východisko 10: Bratislavská mestská polícia zápasí s nedostatkom finančných a ľudských zdrojov

Najväčším identifikovaným nedostatkom mestskej polície je nízky počet policajtov.¹⁴² Mesto rastie do šírky, aj čo sa týka počtu obyvateľov a návštevníkov. Súčasne taktiež rozširuje rozsah poskytovaných služieb (parkovacia politika). Je potrebné, aby primerane k tomu rástol aj počet mestských policajtov, nakoľko je to práve mestská polícia, ktorá udržiava poriadok a vynucuje vybrané povinnosti v meste.

K 1.1.2022 mala Bratislavská mestská polícia 307 príslušníkov (bez civilného personálu). Dlhodobým cieľom je navyšovanie počtu príslušníkov MsP BA prostredníctvom kvalitnejšej odbornej prípravy (väčšia úspešnosť pri záverečných skúškach na získanie odbornej spôsobilosti) a zlepšených náborových aktivít. Keďže mestská polícia potrebuje schopných a intelektuálne zdatných uchádzačov a uchádzačky, je potrebné aby podmienky ktoré policajti majú, dosahovali minimálne úroveň štátnej polície. Tá je totižto najväčším konkurentom mestskej polície, keď sa potenciálny uchádzač rozhoduje nad zamestnaním. Už v nedávnej minulosti sa uskutočnili viaceré inovatívne náborové aktivity, ktoré viedli k zvýšeniu množstva uchádzačov o prácu v mestskej polícii (napríklad kampaň "budpolicajt.sk"). Zároveň sa zlepšili finančné aj nefinančné benefity poskytované policajtom. Je potrebné na tieto aktivity nadviazať a rozšíriť ich, napríklad o poskytnutie nájomného bývania.

Lepšie pokrytie územia Bratislavy väčším množstvom príslušníkov mestskej polície povedie k zníženiu viacerých menej závažných trestných činov či priestupkov, vrátane krádeží motorových vozidiel či výtržníctva. Aby bola mestská polícia akcieschopná, je taktiež dôležité, aby bola v reálnom čase informovaná o protispoločenskom konaní v meste. Tomu má napomôcť nová sieť kamerového systému v Bratislave, ktorá bude distribuovaná do viacerých častí mesta.

¹⁴² ANTAL, M. *Plán reforiem v Mestskej polícii hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2021 – 2026*. 2021. p. 4.

V dôsledku nedostatočného stavu policajného zboru musia policajti často k riešeniu vecí pristupovať selektívne, čo môže vzbudzovať dojem ignorancie a neplnenia si práce. Aj to je jedným z podstatných faktorov, ktorý má výrazný podiel na dôveryhodnosti mestskej polície, ktorá je na pomerne nízkej úrovni.¹⁴³ Verejná mienka dôvery k polícii je na úrovni 46,6 % (obyvatelia, ktorí „dôverujú“ alebo „skôr dôverujú“ Mestskej polícii Bratislava).¹⁴⁴ Pre porovnanie, priemer EÚ čo sa týka dôvery v štátnu políciu je na úrovni 71 %.¹⁴⁵

Od októbra 2021 je Mestská polícia prvou mestskou políciou na Slovensku, ktorá je prepojená cez systém Ministerstva vnútra SR s ostatnými zložkami Integrovaného Záchraného Systému na území Bratislavy (Polícia SR, Záchraná zdravotná služba, hasičský a záchranný zbor). Vďaka tomuto prepojeniu sú reakčné a dojazdové časy záchranných zložiek znížené a kooperácia medzi jednotlivými záchrannými zložkami je zlepšená.

Pre ešte lepšiu koordináciu je v zahraničí často využívaná plnohodnotná integrácia v podobe spoločného fyzického operačného pracoviska. Takýmto príkladom je Integrované bezpečnostné centrum v Ostrave, kde sú všetky záchranné zložky spoločne. Vďaka fyzickej blízkosti pracovníkov sa dajú situácie koordinovať rýchlejšie, zdieľanie informácií a zrýchľovanie procesov plynie bezproblémovšie. Softwarové spojenie je výborná pomôcka, avšak ukazuje sa že fyzická blízkosť je naďalej kľúčové. Veľmi dôležité je takéto centrum v prípade krízovej situácie, či veľkému podujatiu (napríklad pápež), kedy je potrebná naozaj veľká koordinácia mnohých aktérov (v prípade krízových operácií sa často vytvárajú krátkodobé riadiace centrá). Navyše, vďaka spojeným mapovým vrstvám s polohou GPS a spoločným rádiovým sieťam vedú zložky rýchlo zistiť ktorá jednotka je najbližšie (napríklad mestská a štátna polícia).

¹⁴³ ANTAL, M. *Plán reforiem v Mestskej polícii hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2021 – 2026*. 2021. p. 19-20.

¹⁴⁴ FOCUS pre HMBA. Reprezentatívny prieskum agentúry FOCUS. 2017.

¹⁴⁵ Eurobarometer. 2020.

B.4 MOBILITA

Základným identifikovaným problémom je stále vysoký podiel individuálnej motorovej dopravy v rámci mestskej mobility a jej obľúbenosť pri premiestňovaní nielen v rámci mesta, ale aj za jeho hranice. Vzhľadom na potrebu trvalo udržateľného rozvoja mobility, ktorú reprezentujú predovšetkým environmentálne priaznivé a priestorovo efektívne druhy dopravy tzn. verejná osobná doprava, cyklodoprava či pešie presuny, je nevyhnutné nastaviť stratégiu rozvoja mobility tak, aby tieto formy dopravy boli celospoločensky prijaté ako preferované alternatívy premiestňovania oproti individuálnej automobilovej doprave.

Je potrebné zdôrazniť, že nové strategické dokumenty pre oblasť dopravy sa musia sústrediť na hybnosť ľudí, nie na hybnosť áut. Avšak to neznamená, že tento princíp bojuje proti automobilom. Naopak, s automobilmi sa počíta, pretože sa bez nich mesto Bratislava, rovnako ako ostatné mestá, nezaobíde. Problémom nie sú automobily, ale skôr ich **nadmerné užívanie v meste, a to aj pri cestách na krátke vzdialenosti, čo následne znižuje priechodnosť ciest pre tých cestujúcich, ktorí automobil nutne využívať potrebujú.**¹⁴⁶

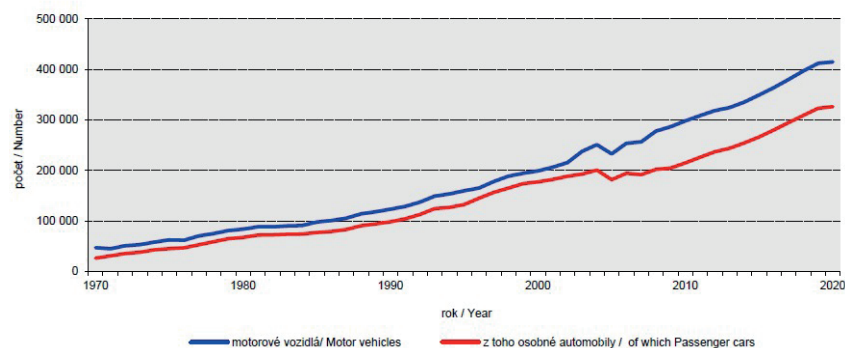
¹⁴⁶ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝSKUMU, V.V.I. *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy*. 2015. p. 260.

Východisko 1: Vysoká preferencia a intenzita individuálnej automobilovej dopravy

Hlavným problémom v rámci mobility je **pretrvávajúca vysoká preferencia a intenzita individuálnej automobilovej dopravy**. Až 15 z 20 vybraných neriadených križovatiek¹⁴⁷ a až 18 z 20 vybraných riadených križovatiek posudzovaných v Územnom genereli dopravy (ÚGD BA) z roku 2015 nevyhovovalo (najhorší stupeň F v stupnici A až F).¹⁴⁸ Z hlavnej komunikačnej cestnej siete, vyše 40 % hlavných miestnych ciest, vyše 41 % ciest I. triedy a 49 % ciest II. triedy je v problematickom stupni úrovne kvality dopravy D, E alebo F. Ide najmä o mosty cez Dunaj a radiály smerujúce do centra (ulice Trnavská cesta, Záhradnícka, Prievozska, Prístavná alebo Račianska).¹⁴⁹

Ďalším problémom je neustále sa zvyšujúci počet osobných vozidiel v Bratislave (Graf 22). Rovnaký nárast pritom zaznamenávajú aj okresy v zázemí Bratislavy (Senec, Pezinok a Malacky); mnohé z týchto vozidiel pritom denne dochádzajú do Bratislavy.

GRAF 22 Počet motorových vozidiel registrovaných v Bratislave za ostatných 50 rokov.



Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021

¹⁴⁷ Ibid., p. 96-98.

¹⁴⁸ Ibid., p. 96-98.

¹⁴⁹ Ibid., p. 96-98.

Bratislavské cesty a ulice boli desaťročia navrhnuté v oveľa väčšej miere pre autá ako pre ľudí (na bicykli alebo idúcich pešo), čo pretrvávajú čiastočne až dodnes kvôli zastaraným normám. Dnes však kvôli priestorovým možnostiam už nie je možné prispôbovať kapacitu ciest narastajúcemu počtu motorových vozidiel v meste. Ani významné investície a skvalitňovanie mestskej hromadnej dopravy v posledných rokoch nepomáha zvrátiť automobilovú DNA mesta. Vysoké využitie individuálnej automobilovej dopravy má za následok negatívne dopady nielen na okolie, ale aj na tých, ktorých potreba používať motorové vozidlá vychádza z pracovných, rodinných či zdravotných potrieb – napr. zásobovanie, poštové a kuriérske služby, zdravotne postihnutie a pod. Nadmerné užívanie áut v meste, a to najmä pri krátkych vzdialenostiach, dominuje Bratislave, čo ukazujú zistené dáta z ÚGD BA.¹⁵⁰ Až 17 % ciest do vzdialenosti 2 km a 31 % ciest vo vzdialenosti 2 až 5 km sa realizuje autom. Z hľadiska rozdelenia dĺžky ciest, 35 % zo všetkých ciest v meste je do vzdialenosti 2 km. 61 % zo všetkých ciest je do vzdialenosti 5 km a 86 % zo všetkých ciest v rámci Bratislavy je do vzdialenosti 10 km, a to i napriek rozľahlosti mesta. Pritom takmer všetky cesty do 5 km a významnú časť ciest do 10 km je možné nahradiť udržateľnou formou dopravy.

Cesty autom (bez ohľadu na účel cesty) uskutočnené na území Bratislavy boli v priemere dlhé len 6,27 km.¹⁵¹ Priemerná dĺžka cesty do práce bola 6,6 km.¹⁵² Vzdialenosti do 7,5 km sú pritom považované ako ideálne pre použitie bicykla a s novým trendom bicyklov s elektrickým pohonom (elektrobicyklov) sa táto vzdialenosť zdvojnásobuje.¹⁵³ 41,1 % zo všetkých ciest súvisí s cestou z/do práce, z toho suverénne najväčší podiel majú cesty autom (52,7 %), verejná doprava nasleduje len s výrazne nižším podielom (34,1 %).¹⁵⁴

Slovenské technické normy (STN), najmä STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách sú morálne zastarané. Jedným z ich hlavných problémov je zameranie sa na individuálnu automobilovú

¹⁵⁰ Ibid., p. 59-61.

¹⁵¹ Ibid., p. 54-55.

¹⁵² Ibid., p. 59-61.

¹⁵³ DUTCH CYCLING EMBASSY. *Best Practices Dutch Cycling*. 2021. p. 90.

¹⁵⁴ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝSKUMU, V.V.I. *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy*. 2015. p. 53-54.

dopravu, najmä veľký počet parkovacích miest, ktorý následne generuje veľký počet vozidiel v špičkových hodinách na cestách, ktoré sú rozširované o nové jazdné pruhy na úkor chodníkov či prícestnej zelene. Kým do administratívnej budovy s kancelármi môžu dochádzať zamestnanci i návštevníci inak ako autom, okrem ľudí odkázaných na automobil (napr. držiteľia parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím), budovy sú v zmysle noriem navrhované s veľkým počtom parkovacích miest, čo podporuje dochádzanie do práce autom.

Druhým problémom existujúcich noriem je komfort navrhnutý pre motorovú dopravu. Normy preferujú rýchlosť a plynulosť motorovej dopravy pred komfortom a plynulosťou udržateľnej dopravy. Príkladom sú široké jazdné pruhy lákajúce k rýchlejšej a neopatrnnejšej jazde, väčší počet jazdných pruhov zvyšujúci ponuku pre jazdu autom, ktoré sú zároveň bariérou pre chodcov, veľkorysé polomery oblúkov v križovatkách pre rýchle odbočenie z cesty na vedľajšiu cestu či pripojenie z vedľajšej na hlavnú cestu, krkolonné trasy pre chodcov v križovatkách, trojuholníkové ostrovčeky s tzv. bypassom pre motorovú dopravu, nastavenie cestnej svetelnej signalizácie v prospech motorovej dopravy, vysoká maximálna rýchlosť spôsobujúca ohrozenie medzi účastníkmi cestnej premávky a pod.

Ako problematické sa taktiež javia veľkorysé dimenzie jazdných pruhov pre automobilovú dopravu, ktoré v rámci zastavaného územia dosahujú rozmery až 3,25 – 3,5 m na zberných a 2,75 – 3 m na obslužných komunikáciách, šírka parkovacieho pruhu je na zberných komunikáciách 2,75 m a na obslužných komunikáciách 2,25 m (STN 73 6110). Takéto veľkorysé priestory pre automobily tak neumožňujú vytváranie plnohodnotných cyklotrás, obmedzujú výsadbu vzrastlých stromov v uličných profiloch a často obmedzujú priechodnú šírku chodníkov na nevyhnutné minimum stanovené touto normou na 1,5 m, ktorá je predovšetkým vo vyťažených uličných priestoroch nedostatočná. Takýto prístup zároveň obmedzuje vytváranie priestoru pre umiestňovanie mobiliáru, predovšetkým s pobytovou funkciou (lavičky) a zároveň obmedzuje rozširovanie pásu priečelia budov, ktoré vytvára podmienky pre aktívne využívanie parteru budov. Dostatočný priestor pred budovami podporuje umiestňovanie terás, dáva väčší priestor pre zastavenie sa pri výklade obchodu, či posedenie, stretnutie a na neho nadviazanú sociálnu a ekonomickú interakciu. V konečnom dôsledku takýto prístup a formovanie priestoru v prospech motorových vozidiel nad potrebnú mieru teda priamo vplyva na socio-ekonomickú degradáciu ulíc.

Pre porovnanie zahraničnej normy a koncepcie udávajú potrebu šírky jazdného a parkovacieho pruhu v citeľne menších dimenziách. Česká norma (ČSN 73 6110) uvádza rozmery jazdného pruhu zberných komunikácií na úrovni 3 – 3,25 m a na obslužných komunikáciách 2,75 – 3 m. Parkovací pruh je dimenzovaný v rozsahu 2 – 2,25 m, pričom v stiesnených podmienkach je povolené jeho zúženie na 1,8 m. Podľa združenia Fussverkehr Švajčiarsko, ktoré sa venuje rozvoju a pripomienkovaniu pešej dopravy už od roku 1975, je postačujúca šírka dvoch protismerných jazdných pruhov s povolenou jazdou osobných automobilov a so stredovým vodiacim prúžkom iba 5,1 m (2,55 m na jeden jazdný pruh) pri rýchlosti 50 km/h a 4,4 m (2,2 m na jeden jazdný pruh) pri rýchlosti 30 km/h.¹⁵⁵ Pri povolenej jazde MHD a nákladných automobilov pri rýchlosti 50 km/h je šírka dvoch protismerných jazdných pruhov so stredovým deliacim prúžkom 6,7 m (3,35 m na jeden jazdný pruh) a 6 m (3 m na jeden jazdný pruh) pri rýchlosti 30 km/h.

Priestorová efektivita MHD je suverénne najvyššia – na 3 m dokáže prepraviť teoreticky až 30 tisíc ľudí za hodinu. Vysokú priestorovú efektivitu pri mestskej mobilite má aj cyklo doprava či pešia mobilita. Najmenej efektívnym prostriedkom na presun ľudí v meste sú osobné automobily. Pri porovnaní kapacity cyklistickej komunikácie a jazdného pruhu pre autá v prepočte na šírku, cyklistická komunikácia má medzi 164 % a 239 % kapacity jazdného pruhu pre autá.¹⁵⁶ Komunikácie šírky 3 m majú teoretickú kapacitu na rovnom úseku až 19 tisíc ľudí za hodinu idúcich peši, 14 tisíc ľudí za hodinu na bicykloch alebo 2 tisíc vozidiel, resp. 3 tisíc ľudí za hodinu v autách¹⁵⁷ (pri priemernej obsadenosti 1,5 ľudí v aute).¹⁵⁸ Pri reálnej premávke sú však tieto čísla nižšie – cca. 700 až 1100 ľudí v autách a 2000 až 6500 ľudí na

¹⁵⁵ NIESAR, F., TREICHLER, K., REGLI, P. *Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten*. 2017.

¹⁵⁶ CALQUIN, YERKO, TIRACHINI, A. *Comparison of the Person Flow on Cycle Tracks vs Lanes for Motorized Vehicles*. 2020.

¹⁵⁷ NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. *Transit Street Design Guide*.

¹⁵⁸ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy*. 2015. p. 55.

bicykloch.¹⁵⁹ Cyklistické komunikácie sú 5x efektívnejšie na presun ľudí.¹⁶⁰

Z tohto dôvodu musí byť rozširovanie neefektívnych spôsobov dopravy v meste významne obmedzené. Naopak zmeny vyššie uvedení technických noriem umožní získať nový priestor pre integráciu priestorovo efektívnych módov dopravy, čo celkovo zlepši dopravnú situáciu v meste (aj pre automobilistov, nakoľko ubudne z kolíznych situácií).

Východisko 2: Nekoordinovanosť samospráv pri dopravnom plánovaní – fragmentácia kompetencií

Problémy spôsobuje aj nízka miera koordinácie viacerých úrovní orgánov na území mesta, štátnej správy a regionálnej samosprávy, zodpovedných za realizáciu dopravnej politiky. V zmysle **národnej legislatívy** je plánovanie dopravy rozdelené medzi Ministerstvo dopravy a výstavby SR, samosprávny kraj, magistrát a mestské časti. Jednotlivé zložky majú v kompetencii rôzne oblasti, ktoré v niektorých prípadoch komplikujú ucelenú dopravnú politiku.

Príkladom je smerovanie dopravnej politiky zvyšujúcej atraktivitu verejnej dopravy a znižujúcej atraktivitu individuálnej automobilovej dopravy. Kým hlavné mesto má záujem, aby do mesta jazdili ľudia v čo najväčšej miere vlakom, príp. autobusom, prioritou Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) bolo zjavne zlepšenie dostupnosti mesta autom. Nová cestná kapacita rýchlostnej cesty R7 láka na presťahovanie na Žitný ostrov, zastavenie úrodnej pôdy a v mnohých prípadoch až vytváranie odkázanosti ľudí na automobiloch.

Naopak osobná železničná doprava na trati č. 131 prechádzajúca spomínaným územím je zle dostupná a hlavne nedostatočná. Kapacita trate kvôli jednej koľaji a nedostatočnej dĺžke nástupišť nedovoľuje nasadiť vlaky s dostatočnou kapacitou pre cestujúcich. Trať navyše nie je elektrifikovaná. Namiesto priority zlepšenia dostupnosti železničných staníc z okolitých obcí (vybudovanie chodníkov a cyklot-

¹⁵⁹ Sustrans. *Common myths about investment in walking and cycling busted by research report*. 2019.

¹⁶⁰ Porovnanie počtu áut v dvoch jazdných pruhoch jedným smerom s cyklistickou komunikáciou rovnakým smerom na moste Blackfriars v Londýne. Zdroj: CYCLING EMBASSY OF GREAT BRITAIN. *Capacity*. 2016.

rás z okolitých obcí na jednotlivé stanice a vybudovanie záchytných parkovísk typu P+R), modernizácie staníc, zdvojkolaženia aspoň časti trate č.131 a jej prípadnej elektrifikácie, nasadenia dvojpodlažných jednotiek (pričom mnoho z toho bolo a je spolufinancovateľné z externých zdrojov) sa MDV SR v minulosti rozhodlo prioritovať 2 mld. projekt súkromného a štátneho partnerstva, ktorého súčasťou je rýchlostná cesta R7.

Iným príkladom je príprava hlavných mestských cyklotrás, ktoré však prechádzajú aj cez územia v správe mestských častí. Budovanie hlavných mestských cyklotrás je tak závislé od toho, či daná mestská časť vníma na danom území vybudovanie cyklotrasy ako prioritné oproti ostatným spôsobom dopravy.¹⁶¹ Problém správcovstva ciest je vypuklý aj v prípade rozdielnych názorov MČ a Magistrátu na reguláciu parkovania.

Pod MDV SR a prenesene Slovenskú správu ciest (SSC) spadajú technické normy, podmienky a iné nástroje určené pre projektantov, mestá a obce, avšak tie sú dnes morálne zastaralé, ich aktualizácia sa neuskutočňuje dostatočne rýchlo a často a nereflektujú potreby rozvoja a preferencie udržiavateľnej dopravy. Zadávanie na ich aktualizáciu nie sú dostatočne jasné, nevedú k napĺňaniu vlastných strategických cieľov uvedených v strategických dokumentoch vlády, resp. rezortu, napr. zmena delby prepravnej práce (ang. *modal split*) v prospech udržiavateľných spôsobov prepravy.

Bratislava kvôli tomu trpí návrhmi dopravných stavieb, ktoré zvyšujú počet automobilov v meste a preferujú individuálnu automobilovú dopravu pred environmentálne udržateľnými formami. Problémom je aj **koordinácia v oblasti investičných zámerov**, kedy sa na jednej strane investuje do riešení, ktorých (vedľajším) dôsledkom môže byť opäť zvýšenie dostupnosti cieľov prostredníctvom individuálnej automobilovej dopravy. Na druhej strane bola častým problémom aj absencia kvalitných riešení udržateľných foriem mobility, ktorá sa však zlepšuje.

Ďalším aspektom je **objednávanie služieb vo verejnom záujme** na území mesta a jeho bezprostredného okolia rozličnými subjektami – v oblasti MHD je to hlavné mesto, v oblasti prímestskej autobusovej dopravy je to Bratislavský samosprávny kraj a v železničnej doprave (vrátane tej regionálnej) je to MDV SR.

¹⁶¹ Nezriedka sa stáva, že mestské časti prioritizujú napríklad budovanie parkovania pre automobily alebo vyraďovacie pruhy vedúce k bytovému domu.

Pre efektívne a udržateľné fungovanie mobility v rámci samotnej Bratislavy je nevyhnutné zabezpečiť, aby aj celoštátne a regionálne dopravné authority **uprednostňovali komplexný pohľad na investície v súvislosti s hlavným mestom s dôrazom na trvalo udržateľné formy mobility**. Plánovanie mestskej mobility je v kompetencii **magistrátu hlavného mesta, Dopravného podniku Bratislavy a.s. (DPB) a Bratislavskej integrovanej dopravy, a. s. (BID)** prostredníctvom **Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja (IDS BK)**.

Východisko 3: Fragmentované cyklotrasy, cesty a chodníky neprispôsobené chodcom a cyklistom

Bicyklovanie má enormný potenciál na zvýšenie zdravia obyvateľstva, špecificky v mestách a krajinách s momentálne nízkou mierou využitia bicykla ako dopravného prostriedku, čiže aj v Bratislave.¹⁶² Prakticky všetky vedecké štúdie dokazujú, že zdravotné prínosy z bicyklovania ďaleko presahujú dopravné nebezpečenstvo.¹⁶³ Navyše presadzovanie cyklodopravy je aj finančne racionálne: mestá s vysokým zastúpením aktívnych spôsobov dopravy (ako napr. cyklo-doprava) sú tiež mestá, ktoré míňajú menšiu časť svojich príjmov na dopravu.¹⁶⁴

Integrovanie aktívnej dopravy, najmä použitie bicykla pri dochádzaní do práce, školy či obchodu do života ľudí je najvhodnejším spôsobom ako dlhodobo zlepšovať zdravie obyvateľov mesta. Pravidelná jazda na bicykli dokáže znížiť riziko smrti až o 41%.¹⁶⁵ Aktívna doprava je tiež konzistentne spájaná s dosahovaním odporúčaných hodnôt fyzickej aktivity spojenej so zdravím.¹⁶⁶ Znížená miera použitia auto-

¹⁶² GARRARD, J., RISSEL, C., BAUMAN, A. *Health Benefits of Cycling*. In PUCHER, J., BUEHLER, R. (ed.) *City Cycling*. 2012.

¹⁶³ JACOBSEN, L.P., RUTTER, H. *Safety*. In PUCHER, J., BUEHLER, R. (ed.) *City Cycling*. 2012.

¹⁶⁴ TRANTER, P. *Effective Speed: Cycling Because It's "Faster"*. In PUCHER, J., BUEHLER, R. (ed.) *City Cycling*. 2012.

¹⁶⁵ Asociácia medzi aktívnym dochádzaním a kardiovaskulárnymi chorobami, rakovinou a úmrtnosťou. Zdroj: CELIS-MORALES, A. C., et al. *Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study*. 2017.

¹⁶⁶ Active Transportation Increases Adherence to Activity Recommendations – Berrigan, David, Richard P. Troiano, Timothy McNeel, Charles DiSogra, Rachel Ballard-Barbash; 2006; American Journal of Preventive Medicine 31.

mobilu s tým spojená prispieva k ďalším prínosom vo forme zlepšenej kvality ovzdušia, nižšej miery hluku či znížených emisií skleníkových plynov.¹⁶⁷ Rozvoj cyklotrás preto patrí k témam s najväčšou pridanou hodnotou pre kvalitu života.

Územný plán z roku 2007, ktorého koncept pochádza z poslednej dekády 20. storočia, navrhol cyklotrasy len na veľmi malom množstve ulíc či ciest. Iné ulice neboli v minulosti z hľadiska cyklo-dopravy pre mesto zaujímavé, lebo sa s nimi nepočítalo v územnom pláne. To spôsobilo, že mnohé ulice, prípadne celé štvrte vznikali alebo sa rekonštruovali bez zohľadnenia potrieb pohybu na bicykli. Avšak ľudia na bicykli sa rovnako ako ľudia v autách alebo vo verejnej doprave potrebujú bezpečne a komfortne dostať všade. Bez ohľadu na to koľko kilometrov ulíc má mesto, všetky musia byť dostupné aj pre ľudí na bicykli.

Mestá, kde je cyklo-doprava rozšírená najviac (napríklad Kodaň, Amsterdam či Štokholm) na rozširovaní samostatných a užívateľsky prístupných cyklistických komunikácií pracujú dlhodobo. Vďaka tomu je v Štokholme k dispozícii 760 km cyklotrás¹⁶⁸, v Amsterdame 513 km¹⁶⁹ a v Kodani 454 km.¹⁷⁰ V Bratislave sa v súčasnosti nachádza 121 km cyklotrás, z ktorých však väčšinu tvoria rekreačné cyklotrasy (napríklad Dunajské hrádze) alebo cyklotrasy v dopravnom priestore spolu s automobilmi, v dôsledku čoho nie sú atraktívne pre dochádzanie do práce, školy či obchodu.¹⁷¹

Problematickým je fakt, že mesto si delí kompetencie s mestskými časťami v plánovaní a výstavbe peších komunikácií a cyklistickej infraštruktúry, pričom práve pri **cykloinfraštruktúre** tento stav vedie k jej výraznej **fragmentácii** a náročnom koordinovaní scelovania trás do logickej siete. Absentujúci prepojený systém bezpečných cyklistických komunikácií a ciest s upokojenou dopravou znižuje bezpečnosť ľudí využívajúcich bicykel na presuny po meste, keďže sú nútení používať aj cesty s vysokou intenzitou automobilovej dopravy a vy-

¹⁶⁷ GARRARD, J., RISSEL, C., BAUMAN, A. *Health Benefits of Cycling*. In PUCHER, J., BUEHLER, R. (ed.) *City Cycling*. 2012.

¹⁶⁸ I AM AMSTERDAM. *Stockholm is 'Europe's best city for commuters'*. 2018.

¹⁶⁹ I AM AMSTERDAM. *Amsterdam's cycling history*. 2022.

¹⁷⁰ CENTRE FOR PUBLIC IMPACT. *Cycle infrastructure in Copenhagen*. 2016.

¹⁷¹ HLAVNÉ MESTO SR BRATISLAVA. *Pasport cyklotrás*. 2018.

sokými rýchlosťami, a tiež znižuje komfort chodcom, keďže zdieľanie chodníkov s cyklistami predstavuje určité riziko kolíznych udalostí.

Fragmentáciu cyklotrás umocňuje problém s pozemkami, často starými pásmi parciel od čias budovania sídlisk, ktoré sú teraz v súkromnom vlastníctve či v správe iných subjektov štátnej alebo verejnej správy, od Okresného úradu, cez ŽSR, univerzity až po Bratislavský samosprávny kraj a pod. Tieto subjekty nemajú vo svojej hlavnej misii realizácie cyklotrás, legislatíva im neukladá povinnosť tieto cyklotrasy stavať, v čoho dôsledku niekedy aj neúmyselne bránia realizácií, napr. odpredajom pozemku súkromným spoločnostiam na iný účel (napr. výstavbu reklamnej stavby).

Problematika cyklo dopravy nebola vždy súčasťou Sekcie dopravy, v minulosti bola vyčlenená z Magistrátu pod príspevkovú organizáciu Správa telovýchovných a rekreačných zariadení hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (STaRZ). STaRZ sa pritom stará o športoviská a rekreačné zariadenia typu zimné štadióny, plaváreň, sauny či letné kúpaliská. Z toho je zrejmé, že cyklotrasy, ktoré vznikali mali primárne rekreačný charakter. Bratislava má pomerne rozsiahlu sieť rekreačných cyklotrás (na hrádzach riek a kanálov, v Mestských lesoch a pod.), avšak chýba jej prepojená sieť cyklotrás rôzneho typu začínajúca v centre mesta a rozrastajúca sa po radiálach na všetky strany, takmer identicky ako mestská cestná sieť. Použitie bicykla ako dopravného prostriedku nebude možné, ani ak by v meste vzniklo hoc aj 50 alebo 100 kilometrov nových cyklotrás, pokiaľ tie nebudú na seba nadväzovať alebo budú budované nesystémovým spôsobom, napr. na okraji mesta, od okraja do centra, v území s nízkou hustotou osídlenia a pod.

Rozvoj cyklotrás však neznamená, že na každej jednej ulici musí byť samostatná cyklistická komunikácia. Z priestorového hľadiska to ani nie je všade možné, no niekde sa to dá vyriešiť aj jednoduchšie – zmenou dopravného režimu. Ako príklad môžeme uviesť dnešné pešie zóny. Tie boli tiež pred niekoľkými desiatkami rokov ulice s cestami a chodníkmi, kde jazdili a parkovali autá.

Podobnú zmenu dnes naliehavo potrebujú ďalšie ulice. Niektoré je vhodné preklopiť do režimu pešej zóny s povoleným vjazdom bicyklov a malého okruhu motorových vozidiel, niektoré do režimu obytnej zóny, bicyklovej cesty, zóny s maximálnou povolenou rýchlosťou 20 km/h, resp. 30 km/h. Všetky majú spoločné to, že sú dôležité z hľadiska efektivity a bezpečnosti cyklistickej a pešej dopravy (niekedy

aj verejnej hromadnej dopravy) a zároveň je nežiadúce, aby nimi prechádzali tranzitujúce motorové vozidlá, teda také, ktoré na nich nemajú začiatok alebo koniec svojej cesty.

Takéto zníženie rýchlosti je nielen dobré pre cyklistov, ale taktiež z pohľadu znižovania rizík pre deti, ktoré sa na takýchto uliciach často vyskytujú, nakoľko sú v blízkosti ich bydlísk a ihrísk. Bratislavské cesty a ulice nie sú dostatočne uspošobené pre chodcov a cyklistov, ktorí sa musia z dôvodu bezpečnosti podriaďovať cestnej infraštruktúre pre motorové vozidlá aj v centre mesta. Kým pre človeka v aute sa prejazd celou križovatkou navrhuje zväčša na jeden krát (t. j. aby neboli na križovatke zápchy a bola dostatočne priepustná pre autá), pre chodca sú križovatky navrhované komplikovane, s prechodom cez viacero jazdných pruhov naraz, s potrebou sledovať vozidlá prichádzajúce z rôznych smerov a pod.

Ak je navyše križovatka navrhnutá ako svetelne riadená, ľudia v autách ňou prejdú za pár sekúnd, ale chodci sú postupne púšťaní cez niekoľko samostatných priechodov, pričom pred každým zvyčajne čakajú, čo spôsobuje niekoľkominútové zdržanie a zotrvanie na mieste s vysokou koncentráciou nezdravých výparov z automobilov. V Bratislave existujú križovatky, ktorých prekonanie môže trvať až do 5 minút. Pri takýchto časových stratách sa pešia doprava a využitie verejnej dopravy (pri prestupoch) stáva značne znevýhodnené a neatraktívne.

Potreby chodcov nie sú dostatočne zohľadňované pri návrhu križovatiek a počet chodcov prechádzajúci križovatkou, resp. priechodmi križovatky, nevstupuje do výpočtu kapacity križovatky. Pritom v mnohých prípadoch v centre mesta je počet ľudí prechádzajúcich križovatkou vyšší ako ľudí v autách.

Ďalším dôsledkom sú vysoké výdavky na údržbu a budovanie cestnej infraštruktúry, pričom lokálne sa vyskytujúca **infraštruktúra je v zhoršujúcom sa technickom stave** (napr. mostné objekty), ako dôsledok investičného dlhu. Opravy však len konzervujú zlý dizajn cestnej infraštruktúry na ďalšie roky, nedochádza k reálnemu zlepšeniu infraštruktúry pre všetkých účastníkov cestnej premávky, napr. vo forme rozšírenia chodníka či vybudovania cyklotrasy, ktoré vyžadujú komplexnejší prístup – rekonštrukciu (redizajn) infraštruktúry zahŕňajúci všetky verejné priestory: chodníky, cyklotrasy, vyhradené pruhy pre verejnú dopravu, parkovanie, zeleň a pod.

Relatívne jednoduchými opatreniami je možné významne minimalizovať riziká, ktorým čelia chodci či cyklisti napríklad v obytných zónach. Jedným z opatrení je postupné znižovanie rýchlosti v obytných zónach. Samotné riziko smrti chodca po náraze automobilom klesá z 80 %¹⁷² pri rýchlosti 50 km/h na 5-10 % pri rýchlosti 30 km/h.¹⁷³ V Barcelone, ktorá už zaviedla stovky kilometrov zón s najvyššou povolenou rýchlosťou 30 km/h, klesol v týchto lokalitách počet zranení chodcov o 28 % a počet zranených vodičov o viac ako 40 %.¹⁷⁴ Z celkových 2300 km ciest v Mníchove je až 80 % v zóne 30.¹⁷⁵ Zvyšné cesty tvoria hlavnú cestnú sieť mesta. 70 % ciest v Berlíne je v zóne 30.¹⁷⁶

Ďalšími opatreniami pre zvyšovanie bezpečnosti detí a zraniteľných skupín na uliciach a chodníkoch je budovanie priebežných chodníkov, prispôsobovanie parkovania tak, aby bol umožnený výhľad na prechody, či budovania kvalitného osvetlenia týchto zón. Osobitne je potrebné sa sústrediť na okolia škôl, škôlok či detských ihrísk a parkov.

Realizáciou konceptu plošného upokojuvania dopravy (na báze zavedenia zón 20 a zón 30 na obslužných komunikáciách obytného charakteru na celom území mesta sa Bratislava zaradí medzi moderné európske metropoly (napr. Viedeň, Berlín, atď.). Opatrenie pomôže jednak zvýšeniu bezpečnosti premávky a ochrane obyvateľov, ale aj zvýšeniu životnej kvality (odradenie tranzitnej dopravy a jej sústredovanie na zberné komunikácie).¹⁷⁷

¹⁷² CACH, T. *Co prinese Zona 30 v Praze 7*. 2012.

¹⁷³ GAETE, M. C. *Providencia crea Zonas 30 para tener calles más seguras y complementar red de ciclovías*. 2014.; CACH, T. *Co prinese Zona 30 v Praze 7*. 2012.

¹⁷⁴ ARRAZOLA, V. *Barcelona alega que su zona 30 reduce accidentes*. 2011.

¹⁷⁵ MCKIBBIN, D. *Speed limit compliance and enforcement*. 2014.

¹⁷⁶ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Plošné zklidňování dopravy, zóny 30*. 2011.

¹⁷⁷ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy*. 2015. p. 260.

Východisko 4: Nízka miera atraktivity MHD

Miera efektivity a atraktivity verejnej osobnej dopravy (VOD)

(v širšom pohľade) a **mestskej hromadnej dopravy (MHD)** (v užšom pohľade) je ďalšou z príčin preferencie individuálnej automobilovej dopravy. MHD v Bratislave pritom má na čom stavať. Sieť verejnej dopravy je relatívne hustá (pozri nižšie), frekvencia spojov a kapacita vozidiel je relatívne vysoká a aj veľká väčšina verejnosti hodnotí fungovanie Dopravného podniku Bratislava a. s. kladne.¹⁷⁸ Prednosťou bratislavskej MHD je aj jej relatívne dobrá cenová dostupnosť. Cenovú dostupnosť MHD môžeme vypočítať ako priemerný počet jász mesačne (štandardizované na 60 jász) * priemerná cena jednej cesty (najlacnejšia možnosť) / hodnota priemernej mzdy najmenej zarábajúcej štvrtiny (1. kvartil) obyvateľov Bratislavy. Aj pri použití ceny jednorazového cestovného lístka, sa bratislavská MHD umiestni v strede cenovej dostupnosti (index dosiahol hodnotu 6 %); pri použití ceny dlhodobého cestovného lístka (električky) sa index cenovej dostupnosti výrazne zlepšil (pri použití ročnej električky má index hodnotu 3 %). Nevýhodou použitia dlhodobých cestovných lístkov je ich možná nedostupnosť z dôvodu vyššieho jednorazového nákladu. Je preto dôležité, aby bolo možné túto bariéru preklenúť ponúkanými nástrojmi (napríklad možnosť splátkového kalendára).

Ak berieme do úvahy cenu jednorazového cestovného lístka, tak sa bratislavská MHD umiestni v strede cenovej dostupnosti.¹⁷⁹ V prípade počítania s cenou dlhodobého cestovného lístku (električky), index cenovej dostupnosti by sa ešte zlepšil. Avšak nevýhodou dlhodobých cestovných lístkov je ich možná nedostupnosť z dôvodu vyššieho jednorazového nákladu. Je preto dôležité, aby bolo možné túto bariéru preklenúť ponúkanými nástrojmi (napríklad možnosť splátkového kalendára). V mnohých časoch a spojeniach je pritom cesta prostredníctvom MHD rýchlejšia ako cesta osobným automobilom. Od roku 2018 sa navyše linky systematicky napájajú na príchody vlakov.

¹⁷⁸ Miera spokojnosti so službami DPB a. s. dosiahla v roku 2021 až 88,8 % respondentov (úplne spokojní, skôr spokojní, prieskum verejnej mienky 2021).

¹⁷⁹ Tento index vychádza z "Indicators of the Emerging and Sustainable Cities Initiative" (https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/esci_indicators_en/120). Na výpočet boli použité údaje zo ŠÚ SR (2020) a Dopravného podniku Bratislava (2021)

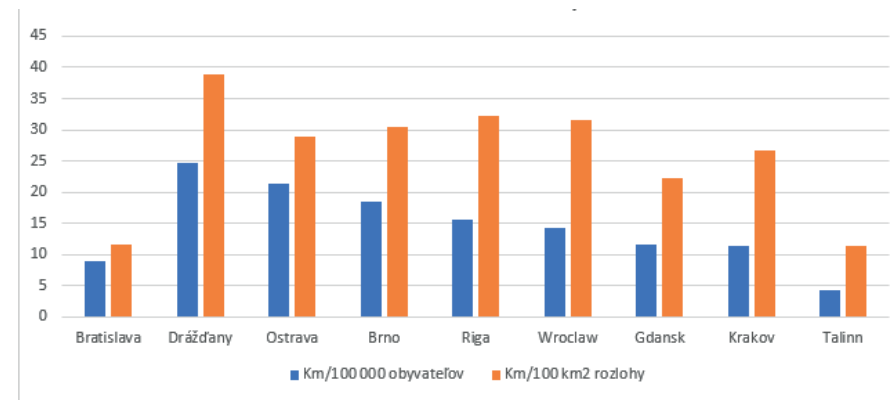
Napriek týmto silným stránkam má však bratislavská MHD aj svoje rezervy. Hlavnou rezervou je celkový nedostatok finančných prostriedkov na rozvoj MHD – za ostatné roky boli rozsiahlejšie investície do rozvoja MHD financované predovšetkým z prostriedkov EÚ, ktoré sú veľmi vzácnym a obmedzeným zdrojom pre mesto.¹⁸⁰ MHD je navyše počas vybraných časov neatraktívna z dôvodu zriedkavosti spojov alebo rovnako dlhým či dlhším jazdným časom na vybraných trasách oproti osobným automobílu. Vybrané prestupné uzly a zastávky navyše nedisponujú dostatočnou a komfortnou infraštruktúrou, čo spôsobuje nižšiu atraktivitu MHD pre obyvateľov.

V Bratislave navyše nebola vybudovaná rýchla forma MHD, preto funkciu nosného dopravného systému spĺňa koľajová doprava električiek. Bratislava však v dĺžke prevádzkovaných tratí zaostáva za porovnateľnými mestami v stredoeurópskom regióne resp. Pobaltí. V mestách ako Brno, Ostrava, Krakov alebo Riga, kde električková doprava rovnako zabezpečuje funkciu nosného dopravného systému, sú prevádzkované trate dlhšie o desiatky percent oproti Bratislave.

V Brne presahuje dĺžka siete 70 km, pričom v Bratislave je dĺžka tratí v súčasnosti len o niečo viac ako 40 km. Tento rozdiel je ešte väčší, ak prepočítame počet km na 100 000 obyvateľov: 8,84 km na 100 000 obyvateľov v Bratislave v. 18,5 km na 100 000 obyvateľov v Brne. Pritom aj rozloha Bratislavy je o viac ako 50 % väčšia (367,6 km²) ako rozloha Brna (230,2 km²). Aj porovnanie týchto dvoch miest ukazuje potrebu rozšírenia električkovej siete v Bratislave tak, aby jej výhody boli dostupné čo najširšiemu okruhu obyvateľov a návštevníkov mesta. V grafe 23 vidno porovnanie počtu kilometrov električkových tratí v iných porovnateľných mestách, ktorých nosný dopravný systém predstavujú električky.

¹⁸⁰ Pozri kapitolu B.2.

GRAF 23 Porovnanie počtu kilometrov električkových tratí na 100 000 obyvateľov a 100 km²



Zdroj dát: vlastné spracovanie, Eurostat, Dopravný podnik Bratislava, Dopravní podnik Ostrava, Dopravní podnik města Brna, Rīgas satiksme, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, Tallinna Linnatranspordi AS, Dresdner Verkehrsbetriebe, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdansk

Električkové trate sú v Bratislave limitované pozemnou dopravou (križovatkami), ako aj obmedzením rýchlosti pri prejazde centrom mesta a pri prejazde technicky nevyhovujúcimi úsekmi (napr. Račianska radiála, Vajnorská radiála). Sieť električkových tratí zároveň nebola nikdy dobudovaná v plnom rozsahu, chýba aj prepojenie na prestupné uzly so železnicami. Preto v prípade mimoriadnych udalostí môžu byť paralyzované celé radiály, nakoľko neexistujú tangenciálne prepojenia radiál aspoň na vybraných miestach, ktoré v prípade prekážky umožnia jej obídenie.

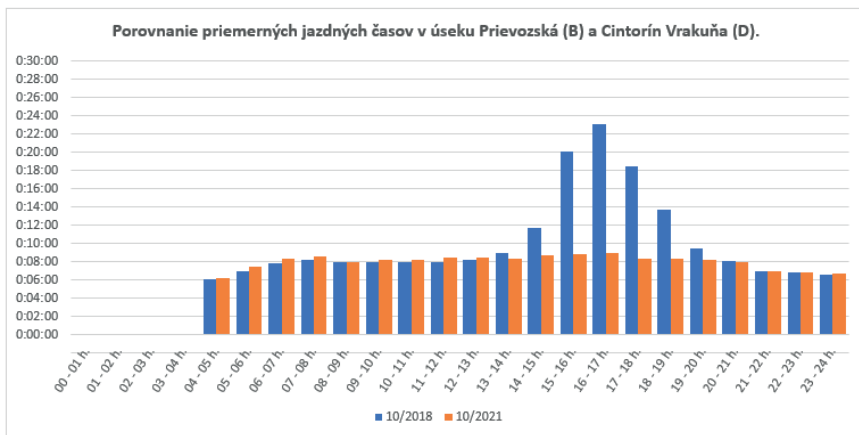
Modernizácia vozidlového parku dopravného podniku je taktiež kľúčovým faktorom ovplyvňujúcim atraktivitu MHD. Pri modernizácii vozidlového parku je potrebné dbať aj na ostatné faktory, akými sú bezbariérovosť a bezemisnosť. V súčasnosti je 87 % vozidiel bezbariérových a len 36 % vozidiel bezemisných (v mieste prepravy). Zvyšovaním týchto hodnôt sa pritom naplňujú aj ďalšie ciele stratégie mesta, ako dostupnosť pre všetkých a zlepšovanie životného prostredia v meste.

V meste v poslednej dobe pribudli vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá verejnej osobnej dopravy a zavedenie systému preferencie

autobusov na križovatkách, avšak vzhľadom na zdieľanie podstatných úsekov ciest s autami je autobusová a trolejbusová doprava stále limitovaná priepustnosťou ulíc. To je príčinou nevyhovujúcej rýchlosti prepravy a nedostatočnej konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave na určitých prepravných reláciách. Cieleny rozvoj vyhradených jazdných pruhov je preto na mieste.

Na **GRAFE 24** je zachytený dopad zriadenia vyhradených jazdných pruhov na cestovný čas na vybraných medzizastávkových úsekoch v MČ Ružinov. Z grafu je zrejmé, že zriadenie vyhradených jazdných pruhov prináša významné skrátenie cestovného času v špičkách pracovných dní, konkrétny príklad je v úseku Prievozská – Cintorín Vračuňa. Bez vyhradených jazdných pruhov sa dĺžka jazdnej doby v špičke dostala pravidelne aj nad 20 minút, po zriadení novej organizácie dopravy je evidentný pokles jazdných časov na štandard mimo dopravnej špičky. Graf priamo porovnáva rozdielny čas prepravy, kde modrou sú označené jazdné časy pred zriadením vyhradených jazdných pruhov a oranžovou sú jazdné časy po zmene organizácii dopravy.

GRAF 24 Porovnanie priemerných jazdných časov v úseku Prievozská (B) a Cintorín Vračuňa (D)



Zdroj dát: vlastné spracovanie

Jedným z faktorov ovplyvňujúcich kvalitu hromadnej dopravy je kvalita a dostupnosť zastávok MHD. V súčasnosti je dostupnosť zastávok MHD k bydliskám obyvateľov Bratislavy vysoká – **až 99,6 % obyvateľov má zastávku v pešej dostupnosti do 15 minút** chôdze od bydliska (500 m), pozri **OBRAZOK Č. 13**. Túto dostupnosť je potrebné udržiavať aj pri postupnom rozširovaní sa mesta. Osobitne je dôležité zabezpečiť, že sa v súvislosti s novými developerskými projektmi počíta s rozšírením liniek a vybudovaním zastávok MHD.

Okrem dostupnosti je však potrebné postupne zvyšovať aj kvalitu zastávok MHD ako aj parametre bezbariérovosti, čo je hlavným nedostatkom zastávok – 32 % zastávok má postavený prístrešok a len 20 % zastávok je v súčasnosti bezbariérových. Je potrebné postupne zvyšovať množstvo prístreškov na zastávkach s množstvom nastupujúcich osôb, ako aj debarierizovať zastávky.¹⁸¹

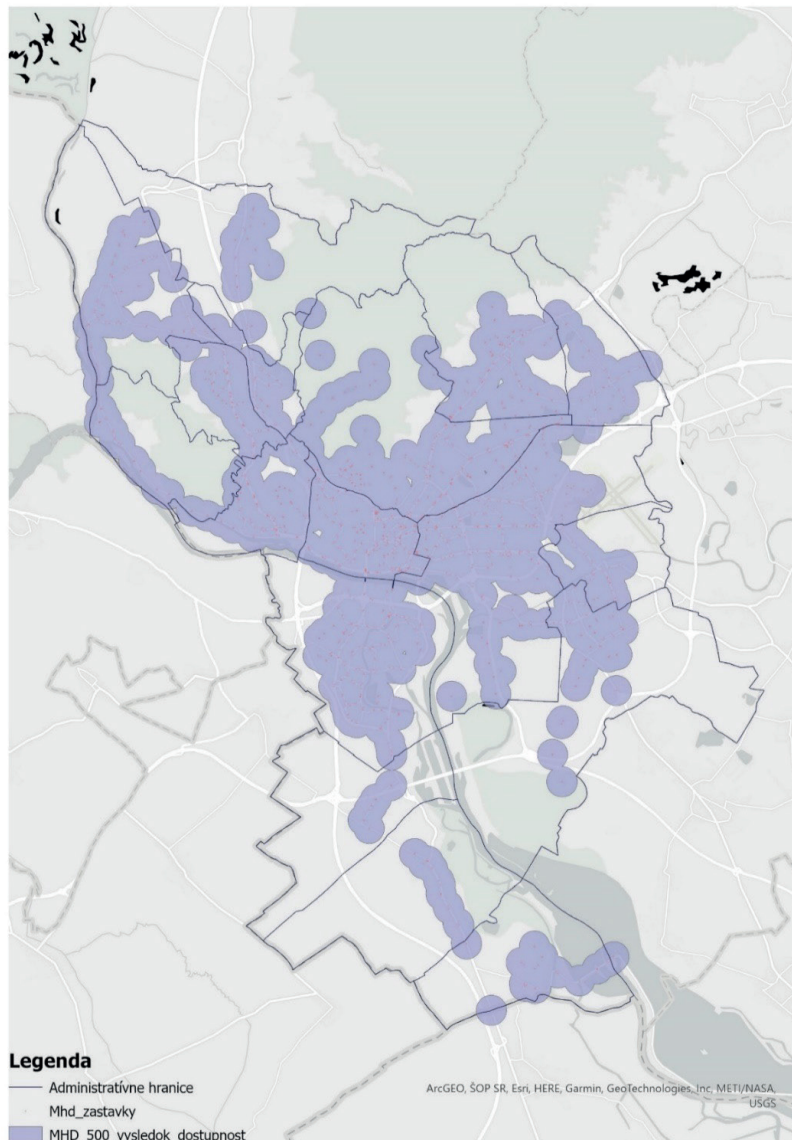
Východisko 5: Nedostatočné dáta pre moderné dopravné plánovanie

Jedným z hlavných problémov pri dopravnom plánovaní je nedostatok aktuálnych dát o doprave. Samotný ÚGD BA pochádza z roku 2015, pričom pri podobných materiáloch sa vyžaduje aktualizácia každých 5 rokov. Viaceré údaje z generelu sú dnes neaktuálne v dôsledku rozvoja mesta, meniacich sa návykov ľudí či posunoch v demografii.

Napríklad prieskum o delbe prepravnej práce je nevyhnutný podklad k dopravnému modelovaniu, dopravnému plánovaniu a je to dôležitý merateľný ukazovateľ, ktorý reflektuje využitie jednotlivých spôsobov dopravy. Prieskumy o delbe prepravnej práce by mali byť súčasťou každej strategickej dopravnej štúdie a rovnako by sa mal priebežne vyhodnocovať v určených časových intervaloch, aby bolo možné kvantifikovať trendy v prerozdelení medzi jednotlivými druhmi dopravy.

¹⁸¹ Za týmto účelom je vhodné sledovať koncepčný dokument Princípy a štandardy zastávok z dielne MIBu. Zdroj: METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Manuál verejných priestorov – Princípy a štandardy verejného osvetlenia*. 2021.

OBRÁZOK 13 Dostupnosť zastávok do 500 metrov od zastávok MHD. Po doplnení údajov o bytových jednotkách vidíme, že až 99,6% obyvateľov býva v týchto hraniciach (v izochrónoch).



Zdroj dát: vlastné spracovanie

Chýba aj celoštátne sčítanie dopravy, ktoré sa uskutočňuje každých 5 rokov. Plánované sčítanie dopravy v roku 2020 sa nedialo kvôli pandémie. Mestu pri dopravnom plánovaní chýba aj aktuálny dopravný-sociologický prieskum, teda členenie módov dopravy podľa demografických dát.

Z hľadiska priebežného monitorovania dopravnej situácie mestu tak tiež chýbajú kritické dáta. Praxou býva zavedenie siete automatizovaných sčítačov dopravy v členení na rôzne typy automobilov. Takéto siete umožňujú vidieť aj lokálny nárast dopravy. Mesto by malo vytvoriť a prevádzkovať vlastnú sieť automatizovaných sčítačov dopravy, minimálne v rozsahu podľa ÚGD BA 2015 (hlavné komunikácie).

Problémom je aj nedostatočné zdieľanie dát medzi jednotlivými úrovňami verejnej správy či nedostatočné praktiky pri zbere dát. Napríklad polícia neeviduje dopravné nehody, zranenia či úmrtia s presnou polohou, resp. tieto dáta sú len metadáta k fotografiám z nehôd za posledné cca 2 roky. Nie sú ďalej spracovávané, ani prístupné pre širokú verejnosť. Pre mestá a obce, ktoré sú zodpovedné za bezpečnosť ulíc, ciest a chodníkov, tak ide o stratenú príležitosť robiť kvalifikované rozhodnutia na základe dát.

Východisko 6: Chýbajúce záväzné pravidlá pre zdieľanú mobilitu, nedostatočný rozvoj vybraných segmentov zdieľanej mobility

V Bratislave sú v súčasnosti prevádzkované rôzne druhy zdieľanej mobility. Najmenšia je ponuka zdieľaných motorových vozidiel – v jednotkách kusov (Share'n'go, čiastočne aj FlexiBee). Všetky dostupné sú však elektricky poháňané. Zdieľané elektrické mopedy poskytuje len jedna spoločnosť (Blinkee) a v počte 100 ks sú dostupné takmer v celej hustejšie zastavaných častiach mesta. Elektrické kolobežky sa v posledných rokoch stávajú veľmi rozšíreným spôsobom dopravy. V Bratislave operujú dve spoločnosti (Bolt, Tier) so stovkami kolobežiek. Najdôležitejšia z hľadiska zdravia obyvateľov je viac ako 1000 kusová flotila zdieľaných bicyklov dostupných vo väčšine Bratislavy od 4 poskytovateľov (SlovnaftBAjk, Rekola, Biele bicykle, Antik SmartWay).

V Bratislave zatiaľ nie sú dostupné zdieľané automobily rôznych kategórií (napr. dodávky, rodinné autá a pod.), elektrobicykle či nákladné bicykle, ktoré by doplnili možnosti dopravy obyvateľov pre rôzne

typy ciest a nahradili tak vlastné auto pri takmer každej príležitosti (sťahovanie, rekreácia, práca, nákupy, a pod.). Je potrebné prijať opatrenia, aby sa zvýšila atraktivita mesta pre prevádzkovateľov služieb zdieľanej mobility, ktorá v meste chýba.

Súčasne sa však rozvoj zdieľanej mobility má uskutočňovať podľa všeobecne akceptovaných pravidiel vytvorených mestom. Ako hlavné problémy chýbajúcich pravidiel možno uviesť vznik kolíznych situácií na chodníkoch, parkovanie zdieľaných vozidiel na nevhodných miestach chodníkov, či nedodržiavanie povolených rýchlostí. Mesto by taktiež malo hľadať spôsoby, akými bude integrovať zdieľanú mobilitu s ostatnými službami verejnej dopravy.

Východisko 7: Pretrvávajúce neregulované parkovanie motorových vozidiel v niektorých častiach mesta

Nezdravé nadužívanie individuálnej automobilovej dopravy tiež zvyšuje tlak na zeleň a verejné priestory, ktoré sa časom stávajú parkovacími plochami. Vzhľadom na **dlhodobu absenciu celomestskú parkovacieho politiku** malo zatiaľ len málo obyvateľov mesta čas zvyknúť si na novú reguláciu a vnímať benefity spojené s regulovaným parkovaním so zvýhodnením rezidentov. Neregulované parkovanie automobilov zároveň negenerovalo žiadne príjmy, ktoré by mesto mohlo využiť a investovať do ďalšieho rozvoja udržateľných foriem mobility aj zlepšenie situácie s parkovaním.

Roky neriešený problém parkovania motorových vozidiel vyústil v minulosti do zmeny zákona, ktorá nesystémovou výnimkou umožnila parkovanie na chodníku. Táto výnimka však iba prehĺbila problémy vznikajúce z neregulácie parkovania. Vozidlá parkujú na chodníkoch aj na miestach, kde by nemuseli a sú dostatočné kapacity na neďalekom parkovisku. Od jesene 2023 sa opätovne ruší výnimka z parkovania motorových vozidiel na chodníku.

Situácia s parkovaním je však dlhodobou kritická a preto sa Magistrát dohodol s mestskými časťami na zavedení jednotnej celomestskej regulácie parkovania. Tá bola schválená všeobecným záväzným nariadením v júni 2019 a aktualizovaná v roku 2021. Prvé regulované zóny so zvýhodnením rezidentov boli spustené v januári 2022 a postupne sú rozširované do ďalších štvrtí, kde je situácia s parkovaním motorových vozidiel problematická.

Štandardne regulácia parkovania zahŕňa rôzne nástroje: obmedzenie parkovania nerezidentov, časové obmedzenie parkovania, spoplatnenie parkovania alebo v ich kombinácii. Regulácia sa v Bratislave zameriava na časy, kedy je s parkovaním najväčší problém. V tom čase je parkovanie motorových vozidiel spoplatnené. Rezidenti majú možnosť získať za zvýhodnených podmienok rezidentskú parkovaciu kartu, pričom ich počet je obmedzený na byt a cena sa zvyšuje za každú kartu navyše, čo demotivuje vlastníť viacero motorových vozidiel.

Je potrebné parkovacieho politiku postupne zaviesť do ďalších oblastí predovšetkým od centra mesta do periférnych častí mesta. Najbližšie plány na rozšírenie parkovacej politiky zahŕňajú zóny mestských častí Staré Mesto, Petržalka, Nové Mesto, Ružinov a ďalšie. Súčasťou zavádzania parkovacej politiky je nielen zavádzanie regulovaných zón, ale taktiež výstavba potrebných nových parkovacích domov, parkovísk a záchytných parkovísk.

Východisko 8: Nedostatočná sieť nabíjacích staníc bráni rozvoju elektromobility

Mesto by malo podporovať elektromobilitu a za tým účelom budovať sieť nabíjacích staníc pre pomalé nabíjanie, predovšetkým v husto osídlených zónach sídlisk, kde majitelia vozidiel nemajú iné možnosti nabíjať elektromobily. Nedostatočná sieť týchto nabíjacích staníc je jednou z prekážok pre rýchlejší prechod na elektrický pohon. Rozvoj nabíjacích staníc sa môže významne urýchliť, ak sa uskutoční súčasne s výmenou verejného osvetlenia, nakoľko tak dochádza k šetreniu finančných prostriedkov. Podľa odhadov hlavného mesta sieť verejného osvetlenia v súčasnosti dokáže uspokojiť okolo 9000 pomalých nabíjacích staníc.

Východisko 9: Vysoký investičný dlh voči líniovým dopravným stavbám v meste

Dopravná politika mesta má umožniť zladenie záujmov všetkých účastníkov premávky, vrátane zohľadnenia záujmov cestujúcich formou individuálnej automobilovej dopravy. Množstvo skupín populácie využíva osobné automobily na nutné pracovné účely, prípadne nemá praktickú možnosť využiť iný spôsob dopravy. V súčasnosti sú pritom osobným automobilom dostupné takmer všetky časti mesta

bez akýchkoľvek poplatkov (s výnimkou pešej zóny) či nízkoemisných požiadaviek na automobily. Dostupnosť mesta formou osobného automobilu sa zvýšila aj dokončením vonkajšieho okruhu mesta (diaľnica D4), ktorý zároveň odľahčuje dopravu na obchvate a navyše umožňuje lepšiu distribúciu a prerozdelenie dopravy na jednotlivé radiály mesta.

Medzi najproblematickejšie aspekty individuálnej automobilovej dopravy či cestnej infraštruktúry patrí značný investičný dlh voči rôznym líniovým dopravným stavbám. V analytickej časti B.1 Mestský rozvoj a územné plánovanie sme predstavili výpočet investičného dlhu voči cestám a chodníkom v Bratislave, ktorý odhadujeme na úrovniach 463–856 miliónov eur v závislosti od požadovanej kvality rekonštrukcií ciest a verejných priestorov.¹⁸² Problémom obnovy ciest v meste je jej relatívne nízke tempo v kombinácii s vysokou mierou opotrebovania najmä najzaťaženejších komunikácií. Výstavba nových dopravných líniových stavieb navyše naráža na zložitú koordináciu pri viacerých správcoch ako aj na dlhotrvajúce majetkové vysporiadania.

¹⁸² Pozri časť B.1 Problém 8..

B.5 ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Silné stránky mesta v agende ochrany a tvorby životného prostredia

Zelená infraštruktúra a biodiverzita

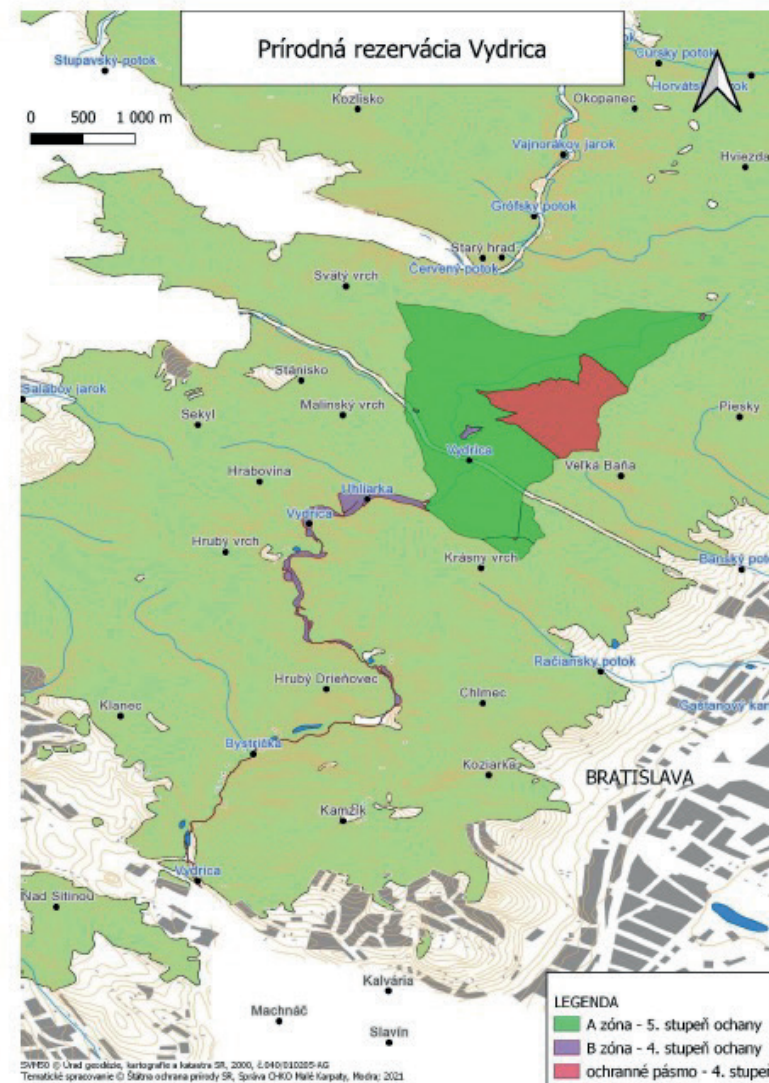
Pestrá mestská biodiverzita

Poloprirodné a prírodné územia tvoria značný podiel rozlohy územia – na území mesta sa nachádzajú **2 veľkoplošné chránené územia a niekoľko maloplošných**: 15 chránených areálov, 8 prírodných rezervácií, 1 národná prírodná rezervácia, 3 prírodné pamiatky, 1 národná prírodná pamiatka, 1 chránený krajinný prvok a zo siete chránených území Natura 2000 je to 11 území európskeho významu a 4 chránené vtáčie územia. zoznam lokalít uzatvárajú 2 lokality chránené Ramsarským dohovorom. Mesto zároveň podalo návrh na chránené územie prírodnej rezervácie Vydrice¹⁸³, ktoré vstúpilo do platnosti začiatkom roka 2022.

ZOO Bratislava sa venuje aj programom záchrany a reintrodukcie alebo repatriácie druhov doma aj v zahraničí v spolupráci s mimovládnyimi organizáciami a vedeckými pracoviskami iných zoologických záhrad. Participácia na 48 programoch Európskej asociácie zoologických záhrad a akvárií (EZA), z toho je 38 EZA Ex-situ programov (EEP) a 10 Európskych plemenných kníh (ESB), v rámci ktorých na základe činnosti európskych koordinátorov priebežne vznikajú špeciálne projekty, do ktorých sú vybrané po genetických analýzach jedince vhodné na reintrodukciiu, či repatriáciu. Súčasťou participácie na programoch je aj prepojenie na Medzinárodné plemenné knihy (ISB).

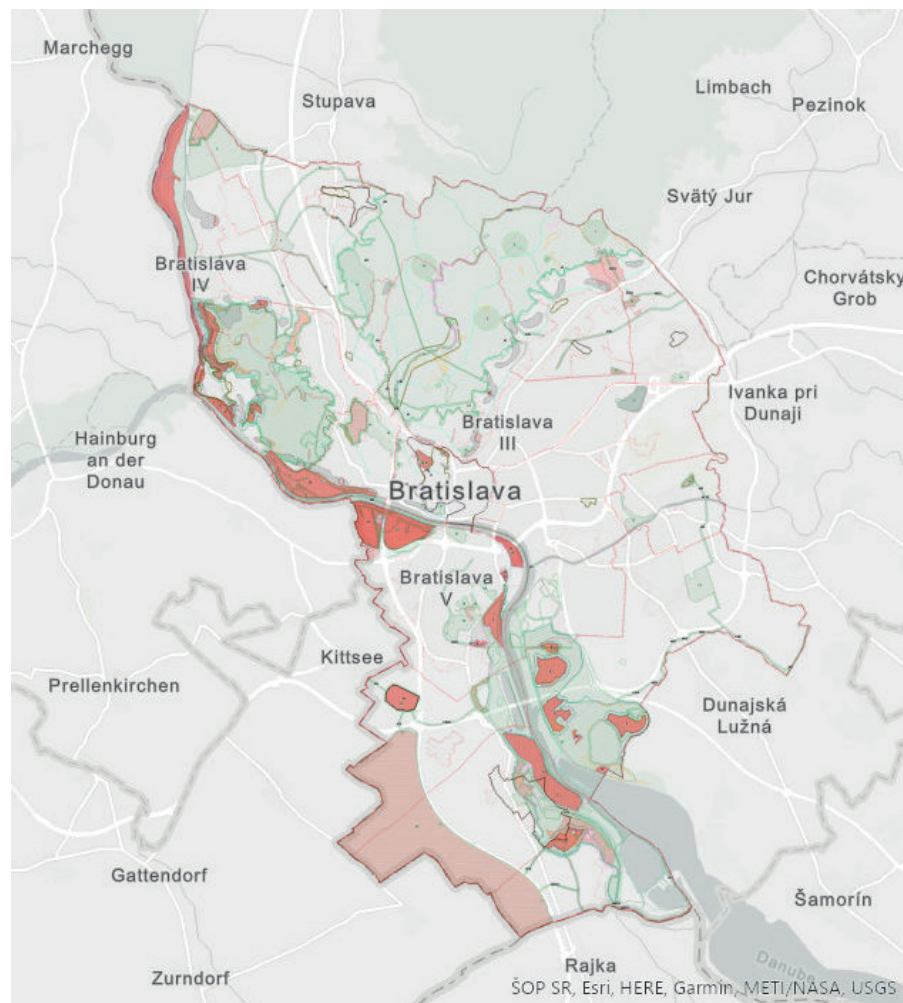
¹⁸³ Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 19/2022 Z. z., ktorým sa vyhlasuje prírodná rezervácia Vydrica a jej ochranné pásmo.

OBRÁZOK 14 Prírodná rezervácia Vydrica nachádzajúca sa v lesoparku Malé Karpaty



Zdroj dát: Štátna ochrana prírody SR – Správa CHKO Malé Karpaty (2021)

OBRÁZOK 15 Rôzne kategórie chránených území nachádzajúcich sa na území mesta Bratislava



Zdroj dát: ÚPN v znení platných zmien a doplnkov, 2021

Prírodné ekosystémy mesta, ale aj tie poloprárodné, sú významné z hľadiska záchytu uhlíka ako aj z hľadiska ochladzovania miestnej mikroklímy a zachytávaniu nečistôt z ovzdušia. Kapacitu ekosystémov regulovať miestnu klímu zobrazuje **OBRÁZOK 15**, ktorý nazera na túto problematiku prostredníctvom konceptu ekosystémových služieb¹⁸⁴.

Rezervy pre parkové plochy a lesoparky v intraviláne mesta

Mesto Bratislava má na svojom území množstvo zatiaľ nezastavaných plôch rôznej kvality, ktoré majú vysoký potenciál stať sa parkovými alebo lesoparkovými plochami lokálneho, zonálneho, ale aj celomestského významu v budúcnosti. Približná hustota takýchto parkových plôch celomestského významu je dnes okolo 2 m² na obyvateľa¹⁸⁵, ak k tomuto číslu prirátame aj ďalšie plochy, ktoré majú tento potenciál a sú v priamej správe mesta, toto číslo vzrastie na 6 m² na obyvateľa. Tieto územia je potrebné zároveň identifikovať aj v novom územnom pláne mesta ako tzv. Intaktné plochy. Mesto Bratislava v spolupráci s MIB-om pripravuje projekty a realizuje obnovu verejných priestranstiev vrátane parkov v približnej rozlohe 10 000 m² ročne.

Ochrana ekosystémových služieb aj na územia mimo majetku či správy hlavného mesta SR Bratislavy

Lesné porasty tvoria cca 1/5 z celkovej rozlohy mesta (lesy Devínskej Kobyly, Malých Karpát – Bratislavský lesný park, lužné lesy) a okrem primárnej rekreačnej funkcie majú aj ďalšie významné funkcie: **ochrana pôdy, zadržiavanie vody, ochladzovanie mikroklímy, zachytávanie skleníkových plynov**. V neposlednom rade majú aj hospodársku funkciu, túto však mesto rôznymi krokmi postupne obmedzilo a vykonáva ju spôsobom šetrným k prírode. Významne k tomu prispela **zonácia lesov Bratislavského lesoparku** ale aj **Horského parku**, či prebiehajúca **revitalizácia Sadu Janka Kráľa**.

¹⁸⁴ MEDERLY, P., ČERNECKÝ, J. et al. *Katalóg ekosystémových služieb Slovenska*. 2019.

¹⁸⁵ REHAČKOVÁ, T., PAUDTIŠOVÁ, E. *Vegetácia v urbánom prostredí*. 2006.

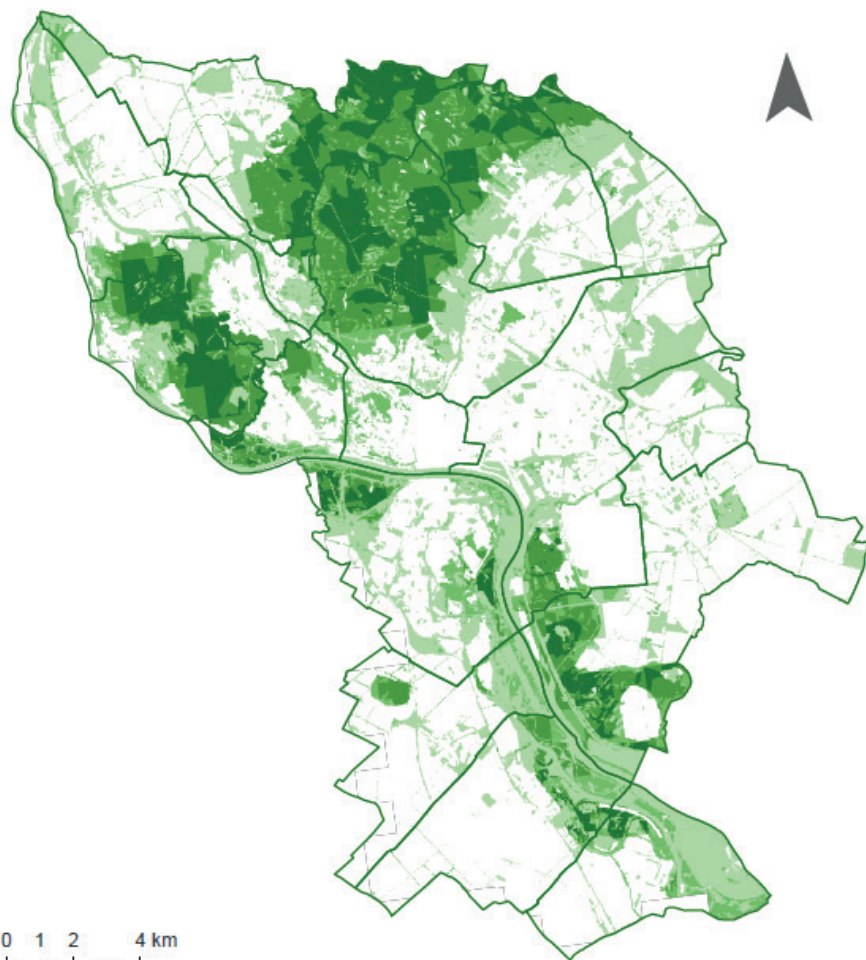
Mesto hľadalo v posledných rokoch spôsob ako zabezpečiť udržateľné využívanie lesov na svojom území, s cieľom **zachovať ich mnohé environmentálne funkcie a podporiť krátkodobú rekreáciu**, a to aj v lesoch na pozemkoch, ktoré mesto nevlastní. V roku 2020 sa podarilo formálne uzatvoriť memorandum o spolupráci mesta Bratislava so štátnym podnikom Lesy SR o podpore rekreácie a kompenzáciou za zníženie ťažby dreva. Ďalším pozoruhodným faktom je, že rozloha tzv. bezzásahovej zóny v Metských lesoch Bratislava tvorí viac ako je tomu v národných parkov na Slovensku. V roku 2019 bola rozšírená z pôvodnej rozlohy 4 % územia Mestských lesov až na 54 %. Aj keď ročný prírastok dreva je približne 18-20 tis m³, ťažba zvyčajne neprekračuje jednu pätinu z prirasteneho ročného objemu. Mestské lesy Bratislava systematicky obnovujú existujúcu infraštruktúru pre podporu rekreačných aktivít v mestskom lesoparku. Postupne sa asanujú aj schátrané objekty, opravujú lesné ale najmä asfaltové cesty, zabezpečuje sa kosenie a údržba malých lúčnych porastov na opekanie a šport, odstraňovanie suchých stromov tesne pri chodníkoch, tvorba zarážok na lesných cestách, atď.

Budovanie kapacít v oblasti ochrany a starostlivosti o životné prostredie, vrátane tvorby kvalitnejšieho verejného priestoru a územného plánovania

Mesto postupne **rozširuje a buduje kapacity** pre ochranu životného prostredia, vytvorili sa nové referáty na sekcii životného prostredia, narástol počet zamestnancov v mestských organizáciách (napr. Mestské lesy) a vznikol taktiež Komunálny podnik, ktorý zabezpečuje starostlivosť o verejný priestor vrátane starostlivosti o mestskú zeleň (napr. kosenie, zalievanie). Tým, že tieto aktivity mesto zabezpečuje v réžii vlastných organizácií a nie externe prostredníctvom vysúťažných firiem, šetrí zdroje, a zároveň buduje interné kapacity.

Bratislava má viacero strategických nástrojov, ktorých plnenie sa prejavuje aj v oblasti skvalitnenia životného prostredia. Sú nimi napríklad Akčný plán adaptácie a Manuál verejných priestorov a najmä jeho princípy a štandardy (ako napr. zakladanie zelene v meste a vhodnej starostlivosti o ňu). Hlavné mesto každoročne vydá približne 400 záväzných stanovísk k investičnej činnosti. V stanoviskách k investičnej činnosti (vrátane procesov EIA/SEA) mesto odporúča rôzne adaptačné opatrenia na úrovni pozemku/objektu (väčších projektov ÚPN zón.

OBRÁZOK 16 Kapacita ekosystémov pre reguláciu miestnej klímy (ako je napr. ochladzovanie) na území mesta



Regulácia miestnej klímy (R5)

Legenda

Hranica mestskej časti

Kapacita ES R5 - regulácia miestnej klímy

	73,7764 - 100,033
	56,5333 - 73,7763
	32,6282 - 56,5332
	12,642 - 32,6281
	0,10151 - 12,6419

Vstupné údaje/ ES R5 – Regulácia miestnej klímy

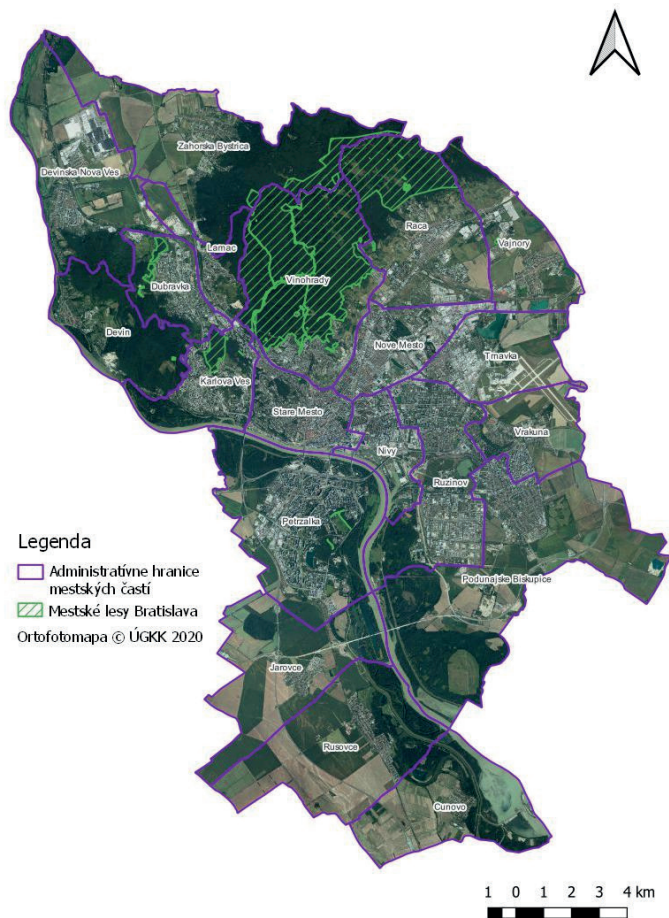
Prebraté z Katalógu ekosystémových služieb Slovenska (2019)

Kapacita	<ul style="list-style-type: none"> • Mapa súčasnej krajinnej štruktúry – reklasifikácia podľa vhodnosti na poskytovanie ES • Druhové zloženie a štruktúra lesných porastov (Klasifikácia, Porastové typy, vek porastov) • Klimatické údaje- globálne slniečné žiarenie a priem. teplota vegetačného obdobia • FAPAR (ukazovateľ fotosyntetickej aktivity vegetácie) • NDVI (ukazovateľ podielu vegetácie v území)
Dopyt	<ul style="list-style-type: none"> • Klimatická klasifikácia územia – oblasti s najvyššími teplotami a slniečným žiarením, nedostatočne vlhovo zabezpečené • Klasifikácia podľa počtu obyvateľov obce / regiónu • Špeciálne oblasti dopytu - obytné územia, centrá miest, rekreačné územia
Tok	<ul style="list-style-type: none"> • Reálny účinok vegetácie - miera zlepšenia parametrov miestnej klímy (teploty, žiarenie, zatienenie, vlhkosť vzduchu) • Počet obyvateľov v dosahu pôsobenia ES

Zdroj : Mederly, P., Černecký, J. a kol. Katalóg ekosystémových služieb Slovenska. ŠOP SR, UKF v Nitre, ÚKE SAV, Banská Bystrica, 2019, 215 strán. ISBN: 978-80-8184-067-8

Zdroj dát: Katalóg ekosystémových služieb Slovenska (2019), Zdroj: MEDERLY, P., ČERNECKÝ, J. et al. Katalóg ekosystémových služieb Slovenska. 2019, vlastné spracovanie, MIB (2021)

OBRÁZOK 17 Znárodnenie hraníc územia Mestských lesov Bratislava, ktoré sa rozprestierajú vo viacerých mestských častiach Bratislavy. Lesy spolu tvoria plochu o rozlohe približne 3,100 hektárov, celý lesopark má rozlohu 3160 hektárov



Zdroj dát: Mestské lesy Bratislava, 2021

Mesto môže dôslednejšie využívať nástroje pre postupné integrovanie opatrení pre zvýšenie odolnosti územia mesta voči nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, ktorými sú **územný plán, zadania pre archi-**

tektonické súťaže, požiadaviek na realizačné projekty mesta a do kritérií pre zelenšie verejné obstarávanie.

Budovať kapacity sa mestu darí aj prostredníctvom získavania externého financovania na projekty adaptácie mesta na meniacu sa klímu ale aj revitalizáciu historických verejných priestorov (napr. revitalizácia Prüger Wallnerovej záhrady, vytvorenie nového parku na Karloveskej, realizovanie dažďovej záhrady a sadové úpravy s podporou grantov EHP a Nórska v okolí ubytovne Fortuna, revitalizácia mokrade v Horskom parku).

Podpora environmentálneho povedomia

Zvyšovanie environmentálneho povedomia obyvateľov pomocou kampaní a projektov mesta (10 000 stromov, Bratislavskí susedia, grantová schéma pre zrážkovú vodu, či grantový program Komunity na obnovu verejných priestorov).

Hlavné mesto spustilo kampaň v súvislosti s iniciatívou s názvom „10 000 stromov“, ktorá predstavuje plán systematickej obnovy a udržateľnosti drevín do roku 2022, pričom tento cieľ sa podarilo tento rok aj dosiahnuť. Jedná sa o omnoho vyšší počet stromov, ako sa mestu podarilo vysadiť spolu počas predchádzajúcich štyroch rokov. Mesto zároveň oslovuje v kampani aj širokú verejnosť, ktorá sa môže zapojiť do tejto kampane poskytnutím plochy, kde je možné vysádzať, alebo môže podporiť výsadbu finančne ľubovoľnou čiastkou, či niekomu strom venovať.

Potenciál pre vytvorenie infraštruktúry a programov pre podporu environmentálneho povedomia detí a mládeže majú aj mestské **centrá voľného času** (vznik ekocentier a environmentálnych programov). Mesto má ekocentrum len v podobe okrem 2 včelínov Mestských lesov Bratislava (1 stacionárny a 1 mobilný). Mestské lesy v Bratislava zároveň pripravujú výstavbu nového informačného centra na Kamzíku v rámci projektu City Nature medzinárodného programu financovaného z INTERREG.¹⁸⁶

ZOO Bratislava navyše každoročne realizuje programy ekologickej výučby pre školy, tematické sprevádzanie pre školské skupiny, prírodovedné krúžky a tábory (denné aj viacdenné, sprevádzanie a komentované kĺmenia zvierat, ZOOklub a ZOOklub na doma (najmä počas platenia pandemických opatrení).

¹⁸⁶ MESTSKÉ LESY V BRATISLAVE. *City Nature*.

Vodárenské zdroje, modrá infraštruktúra, zrážková voda

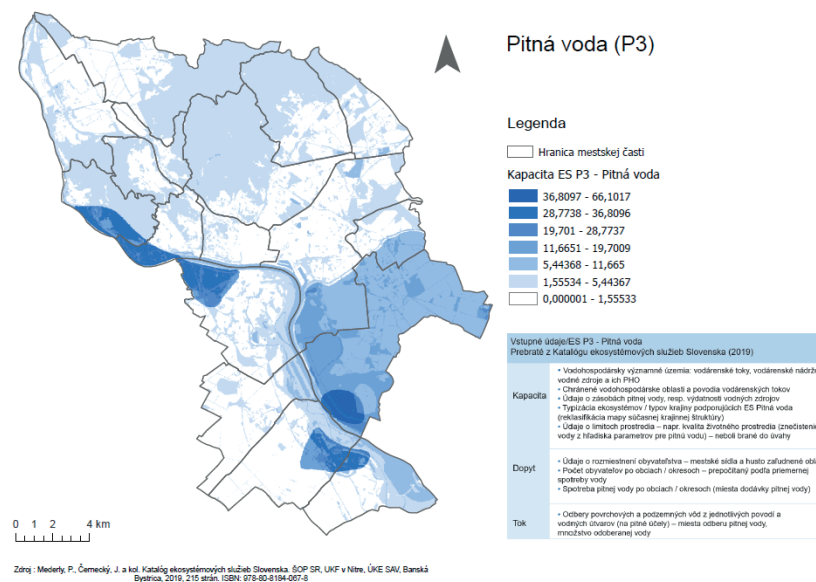
Významné zdroje pitnej vody na Žitnom ostrove

Vďaka rieke Dunaj a jej riečnym sedimentom vznikli na území hlavného mesta a Žitnom ostrove **významné zdroje pitnej vody**. Bratislavský vodovodný systém zásobuje mesto Bratislava z veľkokapacitných zdrojov Sihot' (1200 l/s), Pečniansky les (620 l/s), Rusovce-Ostrovne lúčky-Mokrad' (2000 l/s) a Sedláčkov ostrov (100 l/s). Vodárenské zdroje Rusovce a Čunovo zásobujú rovnomenné mestské časti. Vodné zdroje Kalinkovo a Šamorín sú prepojené na mestský vodovodný systém, ale na zásobovanie mesta sa od roku 1999 nevyužívajú. Kapacita vodných zdrojov na území mesta je približne 3900 (l/s), vodný zdroj Rusovce-Ostrovne lúčky-Mokrad' je možné v budúcnosti rozšíriť o ďalších 600 (l/s). Kvalita vody v týchto zdrojoch je veľmi dobrá. Z vodovodného systému Bratislavy sú zásobované aj obce Marianka a časť Chorvátskeho Grobu-Čierna Voda.¹⁸⁷ [4] V súčasnosti postupne klesá spotreba pitnej vody, je to spôsobené najmä tým, spotrebičie v domácnosti sa stávajú čím ďalej tým viac šetrnejšie k spotrebe vody. Mesto Bratislava si podľa údajov z plánu obnovy verejných vodovo a kanalizácií udržiava stále vysoké percento napojenosti tzv. Ekvivalentných obyvateľov – 99,96 %¹⁸⁸.

¹⁸⁷ MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR. *Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie SR na roky 2021 – 2027.*

¹⁸⁸ Ibid.

OBRÁZOK 18 Znáznornenie kapacity ekosystémových služieb podporujúcich prirodzenú tvorbu kvalitnej vody na pitné účely



Zdroj dát: Katalóg ekosystémových služieb Slovenska (2019), vlastné spracovanie MIB, 2021

Nakladanie so zrážkovou vodou – podpora dobrej praxe

Bratislava a BVS a.s. v rámci svojich kompetencií a v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi podporujú svojim prístupom k povoloovacím procesom a k vydávaniu stanovísk k investičnej činnosti princípy udržateľného nakladania so zrážkovou vodou. V roku 2021 bolo vydané usmernenie generálneho riaditeľa sekcie vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky o vodách z povrchového odtoku a pôsobnosti orgánov štátnej vodnej správy určené pre odbory starostlivosti o životné prostredie okresných úradov.¹⁸⁹ Taktiež každoročne mesto vyhlasuje grantovú schému, v rámci ktorej môžu zažiadať o grant na malé projekty udržateľného nakladania so zrážkovou vodou fyzické a právnické osoby.

¹⁸⁹ Usmernenie generálneho riaditeľa sekcie vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky o vodách z povrchového odtoku a pôsobnosti orgánov štátnej vodnej správy. 2021.

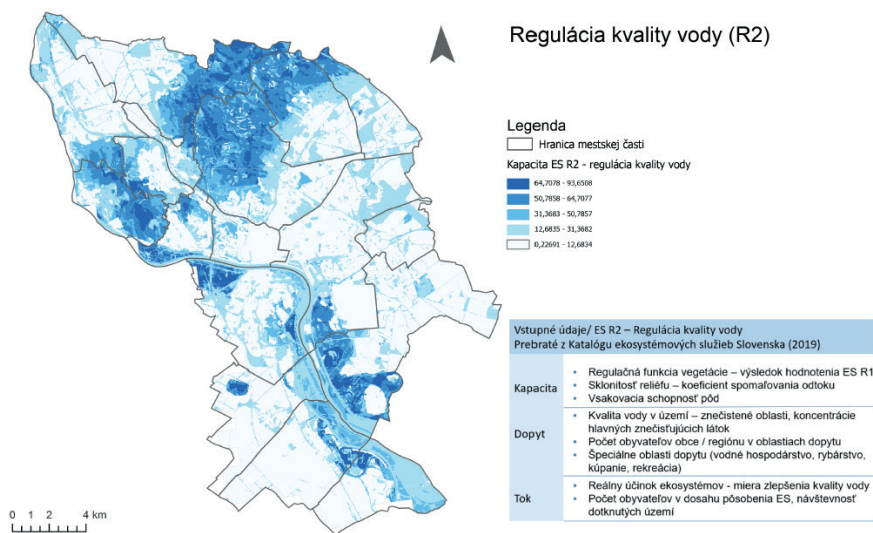
Dunaj, Morava a ich lužná krajina

Dunaj so svojimi štrkovými plážami, zátokami, ramenami a ďalšie menšie vodné toky pritekajúce z Malých Karpát ponúkajú **priestor pre tvorbu kontaktných pobytových priestorov v rámci poloverejných a verejných priestorov** v prírodnom zázemí ako aj v intraviláne mesta. Podobne ako Dunaj aj rieka Morava v západnej časti katastrálneho územia mesta vytvára priestor, ktorý je jedinečný a významný z hľadiska **ochrany biodiverzity aj** na medzinárodnej úrovni.

Mesto Bratislava sa taktiež aktívne zaoberá možnosťami obnovy Dunajských ramien a potenciálom využitia Dunaja a jeho priľahlých lužných lesov a ramien pre vytvorenie nového lesoparku, ktorý by rozlohou konkuroval Malokarpatskému lesoparku.

Zachovanie dobrej kvality a stability prírodných ekosystémov lužnej krajiny ale aj ostatných ekosystémov v extraviláne mesta je dôležité aj z hľadiska ich schopnosti podieľať sa na regulačných ekosystémových službách – napr. regulácia kvality vody v krajine (viď **OBR. 19**)

OBRÁZOK 19 Znáznornenie kapacity ekosystémových služieb podporujúcich prirodzenú reguláciu kvality vody v krajine



Zdroj dát: Katalóg ekosystémových služieb Slovenska (2019), vlastné spracovanie MIB, 2021

Princípy pre udržateľné hospodárenie so zrážkovou vodou ukotvené v strategických dokumentoch mesta a štandardoch

Akčný plán adaptácie¹⁹⁰ na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, schválený v roku 2017, definuje odporúčaný spôsob nakladania so zrážkovými vodami, ktorých cieľom je **udržateľné hospodárenie so zrážkovou vodou**. V súčasnosti už je z odvádzanie zrážkových vôd pri nových investičných projektoch do vsaku bežnou praxou (Bratislavská vodárenská spoločnosť a.s. nepovoľuje vypúšťanie zrážkovej vody do kanalizačnej siete). Udržateľnému hospodáreniu so zrážkovou vodou sú venované aj princípy a štandardy vytvárané v rámci Manuálu verejných priestorov¹⁹¹.

Lepšia dostupnosť informácií o miere znečistenia environmentálnymi záťažami

Vo viacerých prípadoch je určenou povinnou osobnou Ministerstvo životného prostredia SR a pri mnohých EZ prebieha zisťovacie konanie. Mesto v súčasnosti realizuje transformáciu mestského webu a má za sebou prvé roky fungovania.opendata portálu. Už prebiehajúca modernizácia v tejto oblasti by mohla pomôcť do budúcnosti aj pri vytvorení mestského informačného systému o životnom prostredí, ktorého súčasťou by boli aj aktuálne informácie o rozsahu environmentálnych záťaží, určení zodpovedných subjektov (tzv. povinných osôb), a stave sanácie. Aktivity by však závisela od nastavenia spolupráce s poskytovateľmi týchto informácií, ktorými sú prevažne rôzne rezortné organizácie z oblasti ochrany životného prostredia prípadne aktéri zo súkromného sektoru.

¹⁹⁰ ÚTVAR HLAVNEJ ARCHITEKTKY HLAVNÉHO MESTA SR BRATISLAVY. Akčný plán adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2017-2023. 2017.

¹⁹¹ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. Manuál verejných priestorov.

Ovzdušie

Priemerná ročná rýchlosť vetra v Bratislave je cez 5 m/s a v priebehu roka sa tu vyskytuje veľmi málo inverzných dní, dochádza k výraznému rozptylu riedeniu znečisťujúcich látok a v dýchacej zóne človeka (t.j. okolo 1,5 m nad zemou) ich koncentrácie zväčša neprekračujú prípustné hodnoty. Za roky 2017-2019 pozorujeme zlepšenie kvality ovzdušia na základe poslednej štúdie SHMÚ o kvalite ovzdušia v aglomerácii Bratislava. V roku 2020 bola aglomerácia Bratislava vyhlásená za oblasť riadenia kvality ovzdušia pre znečisťujúcu látku NO₂, v predošlých rokoch bola oblasť riadenia kvality ovzdušia vyhlásená okrem oxidu dusičitého (NO₂) aj pre znečisťujúce látky bezoa-pyrén (BaP), pevné prachové častice (PM₁₀) a ozón (O₃).¹⁹²

Pôdy

Rôznorodé využitie poľnohospodárskej pôdy

Z hľadiska zabezpečovania rôznych ekosystémových služieb agroekosystémami na území Bratislavy a Bratislavského kraja máme vysoký potenciál zásobovacej služby, ktorý je prepojený s vysokým potenciálom regulácie vodného režimu v pôde, a tým pádom dobrým potenciálom filtrácie polutantov a prevencie odnosu pôdy. Synergický efekt je aj medzi zásobovacou agroekosystémovou službou, reguláciou vodného režimu a imobilizáciou anorganických polutantov (Makovníková et al., 2020).

Čiastočné zachovanie historických krajinných štruktúr

Úpätie Malých Karpát má ideálne podmienky pre pestovanie vínnej révy. Historické krajinné štruktúry ako napríklad vinohrady sa radia do poľnohospodárskej pôdy. Aj napriek značnej strate z rozlohy vinohradov za posledné desaťročia sa na mnohých miestach vinohrady udržali (mestské časti Bratislava-Rača, Nové Mesto, Devín). Navyiac, vínná réva dokáže rásť aj na veľmi degradovaných pôdach, preto má význam z hľadiska zlepšovania kvality mestských pôd.

¹⁹² KRAJČOVIČOVÁ, J. et al. *Štúdiá kvality ovzdušia v aglomerácii Bratislava*. 2020.

Projekty pre zvyšovanie environmentálneho povedomia, zavádzanie nových postupov starostlivosti o pôdu

Mesto Bratislava vníma dôležitosť podporovať projekty pre lokálnu potravinovú sebestačnosť (viac informácií na www.bratislavskisusedia.sk – mestské záhradníčenie a komunitné záhrady – prenájom, adopcia).

Mesto ale aj mestské časti postupne zavádzajú tzv. kvitnúce lúky, mení sa prístup ku koseniu trávnatých plôch a využíva sa mulčovanie (ponechanie na drobnu posekanú trávu na trávniku), ktoré prispieva k zvýšeniu organickej hmoty v mestských pôdach, ktoré sú na ňu zväčša chudobné.

Potenciál pre vytvorenie infraštruktúry a programov pre podporu environmentálneho povedomia detí a mládeže majú aj mestské **centrá voľného času** (prostredníctvom nových environmentálnych programov).

Hluk

Mesto koordinuje prípravu strategickej hlukovej mapy a akčného plánu pre ochranu pred hlukom¹⁹³ v spolupráci s odbornými spracovateľmi. Táto dokumentácia je nastavená na prísnejšie limity pre hluk ako požaduje smernica Európskej komisie (2002/49/EC). Kombináciou adaptačných opatrení s protihlukovými (napr. zelené protihlukové steny, výsadba izolačnej zelene) je možné dosiahnuť zníženie hluku, zníženie znečistenia ovzdušia, ale aj ochladiť verejný priestor.

¹⁹³ EUROAKUSTIK. *Akčné plány ochrany pred hlukom Bratislavskej aglomerácie pre stav v r. 2016*.

Slabé stránky mesta v agende ochrany a tvorby životného prostredia

Zelená infraštruktúra mesta

Fragmentácia a tlak na mestské ekosystémy, majetkové vzťahy

Čoraz častejším fenoménom je výstavba v ochrannom pásme lesov, najmä v bývalých záhradkárskych osadách, postupné zanikanie historických krajinných štruktúr viníc, lúk a sádov. Sprievodným problémom je zvýšený pohyb áut po lese a parkovanie, tlak na lesné ekosystémy a fragmentácia ochranného pásma lesa, stráca sa prechod medzi mestom a lesom, v blízkosti osád alebo na cestách vedúcich k nim vznikajú čierne skládky smetí a bioodpadu.

Aj keď sú mestské lesy väčšinou vlastníkom lesných pozemkov v Malých Karpatoch, mesto má nevysporiadané pozemkové vzťahy vo vnútri lesov. Niektoré lesné pozemky vlastní alebo si prenajímajú súkromné osoby či právnické osoby (firmy). Následkom sú potom prejazdy áut cez les a taktiež stavebná činnosť, čo je v konflikte s primárnym záujmom mesta podporovať najmä aktivity ako krátkodobú rekreáciu a ochranou prírody.

Na úpätí Malých Karpát, nielen v katastrálnom území mesta Bratislava, dochádza k pustnutiu pozemkov, na ktorých sa pestovala desiatky rokov vína réva. Na základe priestorovej analýzy pomocou ortofoto snímok, MIB skúmal zmenu vo využívaní pozemkov.

Na území mestského lesoparku v Malých Karpatoch taktiež evidujeme 15 objektov, ktoré nie sú v priamej správe mesta alebo mestských organizácií, ktoré už dnes neslúžia svojej pôvodnej funkcii a sú v rôznej miere schátralé. Tieto objekty spolu s príslušnými plochami a komunikácií ktoré nie sú v majetku mestských lesov resp. mesta, tvoria vo vnútri územia Mestských lesov približne 1,2% z celkovej rozlohy. Tieto plochy a objekty sú zväčša v súkromnom alebo v štátnom vlastníctve.

Za posledných 20 rokov sa prestalo hospodáriť na takmer polovici viníc. Okrem pustnutia a zaburiňovania viníc, sa postupne mení aj charakter zástavby v kontaktnom území a v záhradkárskych osadách, čím dochádza k postupnému rozširovaniu zastavaného územia a strácajú sa formy historických krajinných štruktúr a mení sa charakter prechodného územia medzi lesnou a urbanizovanou krajinou. Ďalší negatívny vplyv, ktorý

súvisí s takýmito zmenami v prechodných územiach alebo územiach bývalých viníc, resp. sádov je aj intenzita prejazdov automobilovej dopravy.

Stav mestskej zelene a investičný dlh na jej starostlivosti

V Bratislave je typická nevyhovujúca štruktúra plôch a porastov a často nevhodné druhové zloženie drevín, s jednoetážovou a veľmi často jednodruhovou výsadbou, s veľkými plochami pokrytými trávnikom v okolí bytových domov a na sídliskách. Funkčnosť súčasných plôch mestskej zelene okolo bytových domov a administratívnych budov (v porovnaní so stromami a krami) je relatívne nízka (ekologická, hygienická, pôdochranná, regulačná, ...) a náklady na údržbu vysoké. S pribúdajúcim počtom stromov narastajú aj náklady na povýsadbovú starostlivosť.

Absencia koncepcie pre zelenú infraštruktúru Bratislavy

Problémy, týkajúce sa ochrany prírody súvisia aj s absenciou koncepcie zelenej infraštruktúry, ktorá by zladovala požiadavky na zachovanie ekologickej stability a realizovateľné spoločenské požiadavky. Aktuálne platný regionálny územný systém ekologickej stability (tzv. ÚSES), ktorý je aj zapracovaný v platnom v ÚPN z roku 2005 už nezodpovedá aktuálnym potrebám ochrany ekologickej stability a biodiverzity aktualizácia je momentálne len na regionálnej úrovni¹⁹⁴. Miestny územný systém ekologickej stability, ktorý má byť spodrobením regionálneho a je podľa štatútu mesta Bratislavy v kompetencii jeho mestských častí (tzv. MÚSES), na území mesta chýba. Chýbajú podrobné informácie o jednotlivých zložkách mestskej zelene (o ich rozlohách, počte, zdravotnom stave, polohe, veku, a pod.) nachádzajúcej sa na pozemkoch vo vlastníctve a správe Bratislavy a jej mestských častí, a cestnej zelene (zriaďovanie a údržba je v kompetencii cestných správnych orgánov). Posledný platný územný generel zelene mesta je z roku 1999, čo je značne zastaralý dokument.

Chýbajú regulatívy pre parametrickú definíciu zelenej infraštruktúry pre jednotlivé mierky (ÚPZ a ÚPN) a pre jednotlivé typy verejných priestorov. Mestu chýbajú definície pre minimálny podiel zelene pre námestia, a iné typy verejných priestorov, a pod.), ktoré by určovali

¹⁹⁴ SLOVENSKÁ AGENTÚRA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA, *Aktualizácia prvkov regionálneho ÚSES mesta Bratislavy*. 2005.

rôzne priority z hľadiska potreby adaptácie mestského prostredia na dôsledky zmeny klímy, ako aj ostatné ekosystémové služby.

Neodbornosť pri starostlivosti o mestskú zelenú infraštruktúru a pri jej tvorbe

Pri starostlivosti o zelenú infraštruktúru je veľmi dôležitý spôsob, akým je vykonávaná, keďže to do veľkej miery ovplyvňuje udržateľnosť vykonanej výsadby. Často sa bohužiaľ stretávame s neodbornosťou, či už pri údržbe komunikácií, pri kosení, orezoch, a pod., čo má za následok často skrátenie životnosti stromov a nárast nákladov mesta do obnovy výsadiieb.

V rámci plánovania výsadiieb sa často v minulosti, a bohužiaľ aj dnes stáva, že sa nepočíta s dostatočným priestorom pre rast koreňov stromov, resp. s faktom, že mestské pôdy nemajú potrebnú kvalitu z hľadiska podielu organickej hmoty, pôdneho kyslíka a vlahy, a preto si starostlivosť o ne, najmä prvé roky, vyžaduje veľmi odborný prístup, ktorý je ale problematické zabezpečiť so súčasnými kapacitami v porovnaní s rozlohou plôch zelene a počtom stromov.

Zdlhávavé administratívne procesy zverovania a správy, nedostupnosť informácií

Zdlhávavé administratívne procesy zverovania a správy majetku medzi mestom, mestskými časťami a externými partnermi. Zamestnanci samosprávy sa často stretávajú so skúsenosťou, že pri odpredaji/prenájme pozemku súkromnému nájomcovi/vlastníkovi sa pôvodné zelená plocha mení na zastavanú, resp. býva devastovaná činnosťou nájomcu/vlastníka (napr. pri realizácii dočasných, sezónnych terás). Z participatívneho procesu k Bratislava 2030 vyplynulo, že mestské časti vnímajú, že ich kompetencie, v rámci **delimitačných protokolov a zverovania** pozemkov mesta do správy mestských častí a následne jednoznačné rozdelenie zabezpečenia údržby zelene, sú nedostatočné. Ďalším problémom, ktorý komplikuje spravovanie a manažmentestskej zelene je **nedostatok informácií** o nej a chýbajúca **pasportizácia**.

Vodárenské zdroje, modrá infraštruktúra

Absencia koncepčného nastavenia manažmentu povrchových a podzemných vôd z pohľadu rozvoja mesta

Ochrana vodárenských zdrojov, manažment malých vodných tokov a nakladanie so zrážkovými vodami, sú problémy súvisiace s dlhodobou absenciou koncepčného a udržateľného prístupu mesta k ich riešeniu. Správa menších tokov na území mesta je problémová, a to jednak z hľadiska rozdelenia kompetencií a povinností medzi mesto, mestské časti a rezortné organizácie (SVP š.p.), ako aj z hľadiska komplikovaných **majetkovo-právnych vzťahov**, a **zatrubnených tokov** v minulosti (počas výstavby sídlisk sa niektoré toky zaviedli pod povrch resp. boli necitlivo upravované, napr. Vydrica, Čierny potok). Aj dnes sa žiaľ stretávame s príkladmi neodborne vykonaných revitalizácií takýchto menších tokov inými subjektami, pričom mesto má dlhodobu obmedzenú kapacitu tento stav monitorovať a navrhovať revitalizačné opatrenia. Týmto mesto prichádza o možnosť využitia malých tokov ako prvkov modrej infraštruktúry. Navrátenie takýchto tokov do vyhovujúceho stavu je veľmi komplikované pre majetkovo-právne vzťahy.

Z hľadiska podzemných vôd, ako potenciálneho zdroja využiteľného pre odbery vôd pre pitnú vodu a potreby ochrany vodárenských zdrojov sú tieto ohrozované výstavbou maloplošnej zástavby, ktorá býva často navrhovaná blízko resp. na hranici ochranných pásiem vodárenských zdrojov. Problematickými bývajú aj záhradkárske oblasti v blízkosti existujúcich vodárenských zdrojov, ktoré nemajú vyriešené nakladanie so vznikajúcimi splaškovými odpadovými vodami a lokálne znečistenie môže ohroziť lokálne pôdy a v horšom prípade, v závislosti od lokality, aj kvalitu vody vo vodárenskom zdroji.

Nedostatok informácií o vplyve hĺbkového zakladania stavieb na prúdenie podzemných vôd a vplyve environmentálnych záťaží na kvalitu týchto vôd

Súčasný územný plán povoľuje výškové budovy v blízkosti Dunaja, avšak existuje reálna obava z dôsledkov hĺbkového zakladania výškových stavieb, a to ak sa berie do úvahy **kumulatívny vplyv** realizovaných a plánovaných veľkých developerských projektov na brehoch Dunaja na prúdenie podzemných vôd. Hĺbkové zakladanie stavieb sa realizuje až do nepriepustného podlažia, čo obmedzuje priestor pod

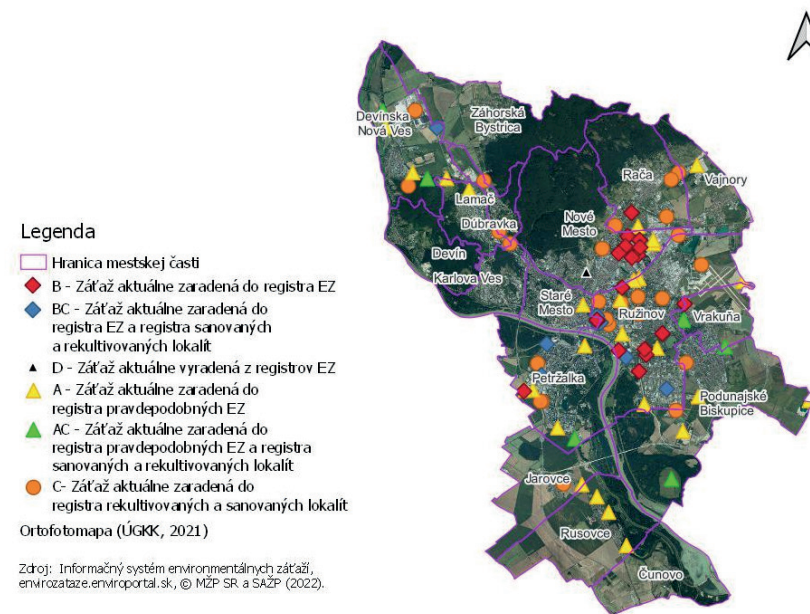
povrchom pre infiltráciu podzemnej vody smerom od rieky Dunaj do okolia. Centrum mesta však stojí na štrkopieskoch naplavených Dunajom počas jeho existencie, a ktoré sú dobrej priepustnosti. Ovplyvnenie tohto prirodzeného procesu má nepriaznivý dopad na mieru nasýtenia pôd. Na ilustráciu uvádzame príklad z meraním realizovaných v Bratislave v blízkosti zóny Chalupkova v období 2012-2016, ktorá sa zamerala na vplyv výstavbou podzemných stien na pokles rýchlosti prúdenia podzemnej vody v oblasti, ktorá je "hlavnou zónou dotácie prúdu podzemnej vody z Dunaja pre oblasť Bratislavy". Merania preukázali zmeny smeru prúdenia a rýchlosti prúdenia podzemných vôd a zmeny ich prietokov. Tieto zmeny sa prejavujú výraznejšie pri vysokých a povodňových stavoch klesajúcim trendom. Ako autor uvádza, "tým sa vo veľkej miere znižujú aj množstvá podzemných vôd pritekajúcich z Dunaja do Bratislavy hlavne pri vysokých stavoch." Výsledky štúdie predpokladajú, že takýto spôsob výstavby veľmi negatívne vplyva aj na hladinu podzemnej vody v studniach.¹⁹⁵

Aj keď informácie o stave environmentálnych záťaží sú dostupné v rôznej kvalite a forme na webových stránkach rezortných organizácií, prístup k nim nie je vždy možný vo forme, s ktorou je možné bezprostredne a jednoducho pracovať. Mesto nemá dostatok potrebných aktuálnych informácií o vplyve environmentálnych záťaží (EZ) na kvalitu podzemných vôd a rozširovania tejto kontaminácie prúdením podzemných vôd do okolia. Pozícia mesta pri riešení EZ na jeho území vyplýva zo všeobecne záväzných predpisov upravujúcich túto problematiku. Vo viacerých prípadoch je určenou povinnou osobnou Ministerstvo životného prostredia SR a pri mnohých EZ prebieha zisťovacie konanie v zmysle platnej legislatívy – zákona č. 409/2011 Z. z. o environmentálnych záťažiacich o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, a zákona č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach¹⁹⁶ v platnom znení. Viac o environmentálnych záťažiacich je v kapitole 2. Ohrozenia.

¹⁹⁵ KOVÁCS, T. *Vplyv výstavby podzemných stien na nábřeží Dunaja v Bratislave na prúdenie podzemných vôd a transport znečistenia v podzemnej vode zo širšieho priestoru bývalej rafinérie Apollo*. In Zborník z Medzinárodnej konferencie Znečistené územia. 2019. str. 79-82.

¹⁹⁶ Zákon č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 569/2007 Z.z. o geologických prácach v znení neskorších predpisov.

OBRÁZOK 20 Lokalizácia environmentálnych záťaží na území hlavného mesta SR Bratislavy na základe ich aktuálne platného zaradenia, resp. lokality do jedného z registrov



Zdroj dát: envirozataze.enviroportal.sk

Havarijný stav technickej infraštruktúry pre zásobovanie pitnou vodou a kanalizáciu

Stav technickej infraštruktúry pre zásobovanie pitnou vodou a odvádzanie odpadových vôd je dlhodobou nevyhovujúci, čo je limitujúcim faktorom pre plánovanie ďalšej výstavby a rozvoja mesta, ďalej časté havarijné stavy, a lokality bez napojenia na systém odvádzania odpadových vôd. Okrem toho bývajú kanalizačné zberače preťažované balastnými (cudzími) vodami, napr. v prípade silných dažďov zrážkovými vodami. Problematické je aj zabezpečovanie pravidelného čistenia vpustov od napadaných nečistôt, čo taktiež môže prispievať k riziku vzniku zatápania ulíc počas krátkych a intenzívnych zrážok,

na ktoré súčasné kapacity infraštruktúry vo viacerých lokalitách nepostačujú.

Komplexnosť problematiky povoloovania parkovacích plôch z materiálov priepustných pre zrážkovú vodu

Väčšia časť zastavaného územia mesta leží na štrkopieskoch a v nižších polohách sa nachádza vysoká podzemná voda. To, čo by bolo za bežných okolností považované za silnú stránku, je v prípade potreby adaptovať mesto na zmenu klímy – napríklad v prípade realizovania parkovísk z priepustných materiálov, problematickejšie. Na jednej strane sa mesto snaží zvýšiť odolnosť na zmenu klímy na strane druhej musí zabezpečovať ochranu vodárenských zdrojov, podzemných vôd a pôd. V dôsledku toho je možné budovať parkovacie plochy z priepustných materiálov výlučne s použitím technologických postupov, ktoré zabránia kontaminácii podzemných vôd, čo zvyšuje realizačné náklady. Taktiež máme na území mesta Bratislava viaceré environmentálne záťaž, a odvádzanie vôd z povrchového odtoku do podzemných vôd (vsaku) v miestach so starou ekologickou záťažou je z hľadiska platnej legislatívy neprípustné.

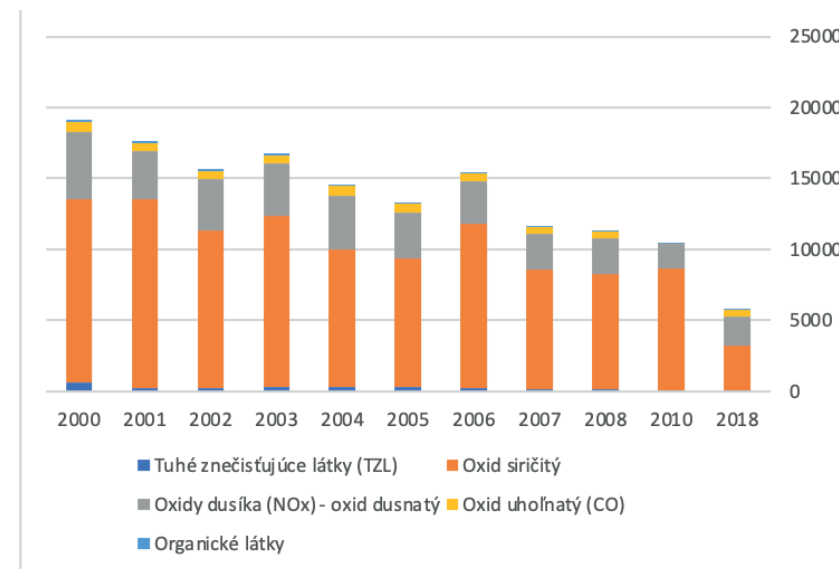
Ovzdušie

Cestná doprava ako hlavný pôvodca znečisťovania ovzdušia

Hlavným problémom na území Bratislavy je **cestná doprava**, v zimných mesiacoch sa na niektorých miestach môže prejavíť vplyv vykurovania domácností. Vplyv veľkých stacionárnych zdrojov znečistenia (najmä rafinérie Slovnaft) sa prejavuje v krátkodobých epizódach. Územie hlavného mesta SR Bratislavy bolo v r. 2020 vymedzené ako oblasť riadenia kvality ovzdušia pre znečisťujúcu látku oxid dusičitý (NO₂) na základe výsledkov meraní počas rokov 2017-2019, vykonávaných zo zákona poverenou organizáciou – SHMÚ. Hoci limitná hodnota pre NO₂ bola monitorovacej stanici Trnavské mýto prekročená naposledy v roku 2018, matematické modelovanie nasvedčuje, že nie je vylúčené prekročenie limitnej hodnoty pri ďalších dopravne exponovaných cestných komunikáciách. Okrem vysokých hodnôt NO₂ je často na území Bratislavy prekračovaná aj limitná hodnota pre prízemný ozón (emisie pochádzajúce z dopravy sú prekurzormi ozónu)¹⁹⁷. Kvôli vysokým neistotám v emisných vstupoch je matematické modelovanie zaťažené veľkou neistotou. Podobne ako u ostatných zložiek životného prostredia, aj tu je zrejmý nedostatok informácií a dát, ktoré by mohli byť pri riešení tejto situácie veľmi nápomocné (napr. viac monitorovacích staníc, dáta z aktualizovaného dopravného modelu, posledný platný je z roku 2014, na základe ktorého bol vytvorený Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy¹⁹⁸).

GRAF 25 Dlhodobý prehľad emisií základných znečisťujúcich látok v Bratislave podľa zdrojov – emisie podľa stredných a veľkých stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia v BA v tonách. Pre TZL sa zobrazujú emisie presahujúce hodnotu väčšiu ako 100t. Merná jednotka všetkých znečisťujúcich látok, ktoré je možné vybrať pre zostavu, sú tony.

GRAF 25 Dlhodobý prehľad emisií základných znečisťujúcich látok v Bratislave podľa zdrojov – emisie podľa stredných a veľkých stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia v BA v tonách. Pre TZL sa zobrazujú emisie presahujúce hodnotu väčšiu ako 100t. Merná jednotka všetkých znečisťujúcich látok, ktoré je možné vybrať pre zostavu, sú tony.

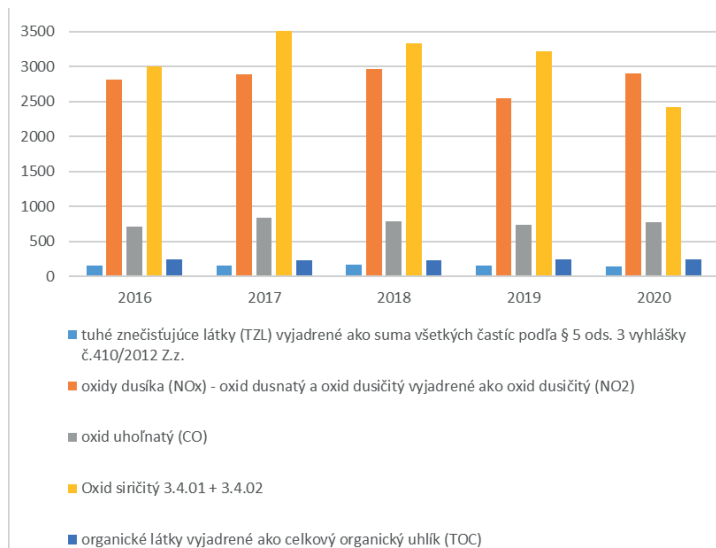


Zdroj dát: Národný emisný informačný systém (SHMÚ)

197 KRAJČOVIČOVÁ, J., et al. Štúdia kvality ovzdušia v aglomerácii Bratislava. 2020.

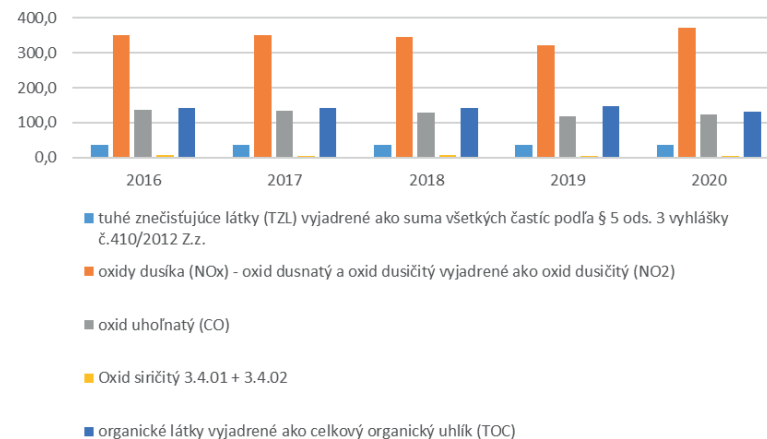
198 CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy. 2015.

GRAF 26 Prehľad emisií stredných a veľkých stacionárnych zdrojov na území Bratislavy podľa znečisťujúcich látok ovzdušia za roky 2016 a 2017 (t/rok)



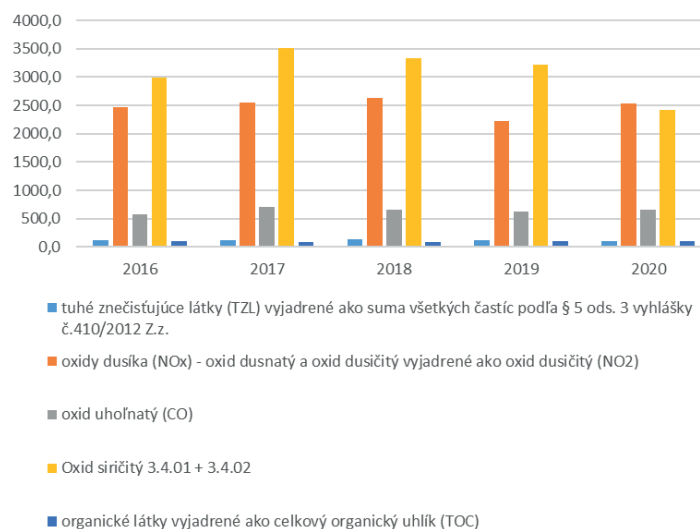
Zdroj dát: Národný emisný informačný systém (SHMÚ)

GRAF 27 Prehľad emisií stredných stacionárnych zdrojov na území Bratislavy podľa znečisťujúcich látok ovzdušia (t/rok)



Zdroj dát: Národný emisný informačný systém (SHMÚ)

GRAF 28 Prehľad emisií veľkých stacionárnych zdrojov na území Bratislavy podľa znečisťujúcich látok ovzdušia (t/rok)



Zdroj dát: Národný emisný informačný systém (SHMÚ)

Situácia s povolením malých zdrojov znečisťovania ovzdušia, prepojenie na regulačné nástroje mesta

V Bratislave sa nachádza množstvo **malých zdrojov znečisťovania ovzdušia** (okrem kotolní na zemný plyn aj prevádzky typu udiareň, lakovňa, pražiareň kávy), pre ktoré platný zákon o ovzduší nevyžaduje územné konanie tak, ako je to pre veľké alebo stredné zdroje. Preto sa stáva, že nájdeme takýto typ prevádzok umiestnených v intraviláne mesta, čo vedie k sťažnostiam obyvateľov na citelne zhoršenú kvalitu ovzdušia, ktoré oddelenie životného prostredia na HM SR BA musí každoročne riešiť. U mnohých z nich dochádza s veľmi veľkou pravdepodobnosťou aj k rozptyľovaniu znečisťujúcich látok do okolia. Pre mnohé z týchto prevádzok legislatíva vyžaduje iba povolenie orgánov ochrany ovzdušia, ale nevyžaduje stavebné povolenie, iné nie sú definované v územno-plánovacej dokumentácii mesta ako potenciálne škodlivé pre svoje prostredie (najmä ak sa jedná o obytnú zástavbu). Minimálne u technologických zariadení, kategorizovaných ako malé zdroje (napr. udiareň, tlačiareň, lakovňa, pražiareň kávy), by táto prepojenosť s územným plánom nemala chýbať.

Hlavné mesto SR Bratislava neviduje špeciálnym spôsobom počet malých zdrojov znečistenia, avšak odborné útvary Magistrátu posudzujú každoročne projekty investičnej činnosti, ktoré sa uchádzajú o získanie kladného stanoviska k územnému rozhodnutiu. Väčšina takýchto malých zdrojov predstavujú plynové kotle a krby na tuhé palivo. V porovnaní s rokom 2016 klesol počet v roku 2021 o viac ako polovicu (53 %). Prevažujú plynové kotle (čo je z hľadiska dopadov na znečisťovanie ovzdušia a zdravie menej problematické), pred krbmi na tuhé palivo alebo kotlami na pelety, resp. tuhé palivo.

V rámci HM SR BA boli niektoré kompetencie pri ochrane kvality ovzdušia v zmysle platného **štatútu mesta** prenesené na mestské časti, napríklad vyhlasovanie **nízko-emisných zón**¹⁹⁹, čo môže z hľadiska potreby komplexne nastaviť ochranu ovzdušia pre celé územie mesta, problematické, bez dostatočných dátových vstupov (neaktuálny dopravný model Bratislavy) a modelovania dopadu na plynulosť dopravy.

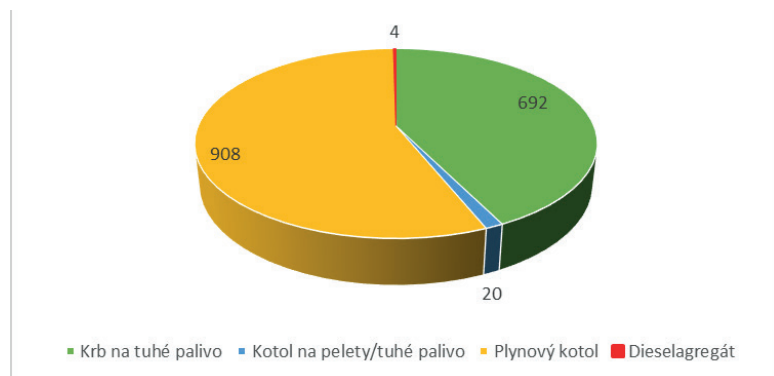
¹⁹⁹ Štatút hlavného mesta SR Bratislavy v znení dodatkov 1 až 20. čl. 70, článok 4.

Zmenšovanie ochranných pásiem zdrojov znečisťovania na úkor kvality bývania

Ďalším problémom, ktorý obyvatelia mesta vnímajú v konečnom dôsledku negatívne a pociťujú ako ohrozenie kvality ovzdušia, je výstavba v územiach, ktoré spadali predtým do ochranného pásma stredných a veľkých zdrojov znečisťovania. V dôsledku zmenšenia ochranných pásiem stredných aj veľkých zdrojov znečisťovania, ktoré ustúpili malopodlažnej výstavbe, rieši HM SR podnety od občanov. K takýmto situáciám dochádza aj v súvislosti s viacúrovňovým rozdelením kompetencií v rámci povoľovania investičnej činnosti a vydávania povolení, a povoľujúcich vyjadrení orgánov zodpovedných za posúdenie dopadu na zdravie obyvateľov (RÚVZ, ÚVZ)²⁰⁰.

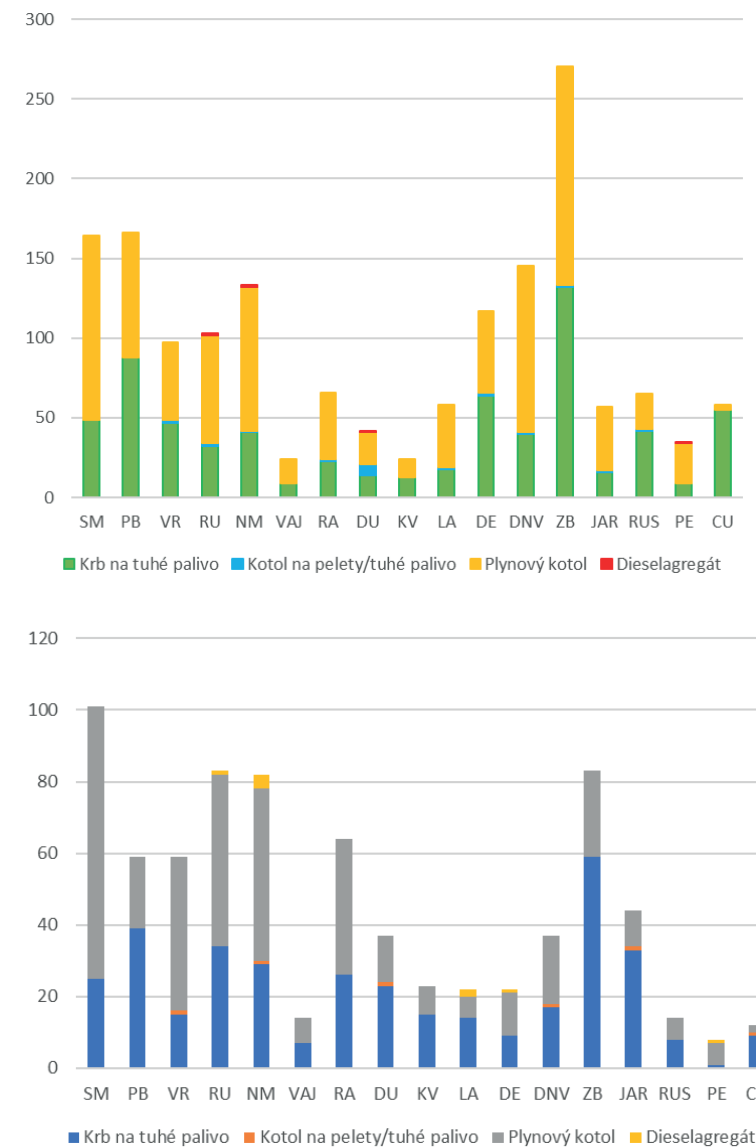
²⁰⁰ Príkladom takýchto aktivít z minulosti bolo napr. zníženie šírky ochranného pásma Slovnaftu v Podunajských Biskupiciach v prospech urbanizácie dotknutého územia v minulosti, výstavba na Píniovej ul. vo Vrakuňi v blízkosti ČOV Vrakuňa). f

GRAF 29 Prehľad druhov malých zdrojov znečisťovania evidovaných odbornými útvarmi Magistrátu HM SR Bratislavy za roky 2016 a 2021



Zdroj dát: Sekcia životného prostredia, Magistrát HM SR BA, 2022

GRAF 30 Prehľad druhov malých zdrojov znečisťovania podľa mestských častí evidovaných odbornými útvarmi Magistrátu HM SR Bratislavy za roky 2016 (hore) a 2021 (dole)



Zdroj dát: Sekcia životného prostredia, Magistrát HM SR BA, 2022

Pôdy

Zraniteľné mestské pôdy

Vplyvom znečisteniu ovzdušia ako aj zahusťovaním výstavby dochádza k degradácii pôd na území intravilánu mesta. V niektorých častiach mesta došlo postupujúcim zahusťovaním a suburbanizáciou k tzv. „soil sealing“ – uzatvorenie, utesnenie povrchu pôdy, čo tiež prispieva k jej postupujúcej degradácii a spolu s nedostatkom organických látok v pôde dochádza aj k jej vysychaniu a erozivite. Ako už bolo spomínané vyššie, mnohé lokality v Bratislave majú pôdy značne znečistené environmentálnymi záťažami.

Nedostatok informácií o bratislavských mestských pôdach

Mestské pôdy – tzv. kultizeme, sú na jednej strane zraniteľné, na strane druhej, o nich veľmi málo vieme. V prvom rade sa jedná často o navážky, alebo dovezené pôdy, ktorých pozadie a pôvod je málo preskúmaný. O pôdach na území intravilánu mesta máme aj nedostatok informácií z hľadiska ich možnej kontaminácie, a to v dôsledku prítomnosti rôznych zdrojov znečistenia v minulosti a dnes, vrátane environmentálnych záťaží, ale aj v dôsledku neprítomnosti kanalizácie v niektorých oblastiach (najmä záhradkárske osady).

Tak ako pri ostatných oblastiach, tak aj pri pôdach mestu chýbajú informácie o kvalite pôd a ich využiteľnosti – pre záchyt skleníkových plynov²⁰¹ (tzv. „carbon sinks“)²⁰². Tento typ informácií by bol užitočný z hľadiska plánovania adaptácie na hrozby zmeny klímy a aj plánovanie v súvislosti s ďalšími možnými hrozbami, ako je napr. potravinová bezpečnosť (dostatočnosť, prístup, využitie a stabilita potravinových zdrojov).

201 Pod viazaním skleníkových plynov rozumieme aj viazanie uhlíka – jeho záchyt uhlíka a jeho sekvestáciu (fixáciu) do biomasy. V prípade pôdy, ide o uloženie viazaného uhlíka vo forme najmä humusových látok (organická časť pôdy). Tento uhlík sa do pôdy dostáva priamou alebo nepriamou fixáciou atmosférického oxidu uhličitého (CO²). Takto fixovaný uhlík môže v pôde pretrvať aj stovky rokov.

202 ČURLÍK, J., KOLESÁR, M. *Anorganická sekvestrácia uhlíka v autigénnych karbonátoch a ich distribúcia v pôdach na spraši: mikromorfologické aspekty*. 2014

Tlak na poľnohospodárske pôdy na území mesta a ich ekosystémové služby

Suburbanizácia na okrajových častiach mesta má za následok intenzifikáciu výstavby pozdĺž dopravných koridorov spájajúcich mesto so satelitnými obcami často na úkor úrodnej ornej pôdy, ktorá by mohla byť v dlhodobom horizonte kľúčová pre zabezpečenie potravinovej dostupnosti v rámci bratislavskej aglomerácie.

Nielen prírodné ekosystémy, ale aj agroekosystémy zabezpečujú široké spektrum tzv. ekosystémových služieb. Jednou z nich je napríklad regulácia zmeny klímy. Potenciál regulácie klímy môže byť vyjadrený rôznymi spôsobmi. Napríklad sa môže odvíjať od výmery kategórií trávnatých ekosystémov poľnohospodársky využívaných pôd, intenzitou využívania poľnohospodárskych pôd (čím vyššia intenzita, tým nižší podiel organickej hmoty v pôdy a tým nižší potenciál pre reguláciu klímy). Bratislava spadá z hľadiska klimatickej regulácie do teplej mierne suchej oblasti, čo je taktiež významný faktor z hľadiska potenciálu tunajších poľnohospodárskych pôd pre reguláciu klímy. Na základe týchto troch dôvodov patrí Bratislavský región medzi tie s najnižším potenciálom pre reguláciu klímy. Bratislavský región má veľmi nízky potenciál prírodných predpokladov pre tzv. kultúrne ekosystémové služby v porovnaní s inými regiónmi SR v súvislosti s poľnohospodársky využívanými pôdami (napr. nízky potenciál pre agroturistiku)²⁰³.

Hluk

Staré a nové hlukové záťaže, strategická ochrana pred hlukom

Na území mesta sa nachádzajú rôzne zdroje hluku, medzi tieto patria aj tzv. staré hlukové záťaže (železničná infraštruktúra a trate, električkové trate, mestské okruhy, ďalej letisko M. R. Štefánika) a ďalšie zdroje hluku (diaľnice, frekventované cesty – Štefániková, Brnianska, Šancová a pod., novovzniknutá dopravná infraštruktúra a priemyselné zdroje, a pod.).

Realizácia protihlukových opatrení sa realizuje v závislosti od pôvodu hluku (ktorý by mal tieto opatrenia realizovať), daností lokality,

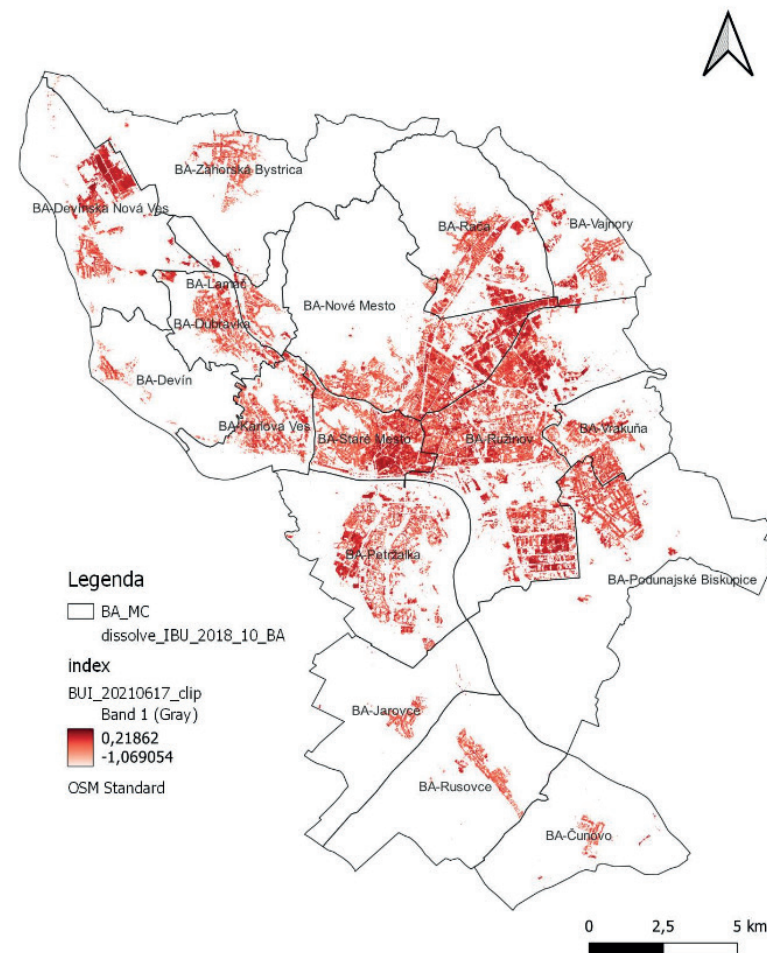
203 MAKOVNÍKOVÁ, J., PÁLKA, B., ŠIRÁŇ M. *Kvantifikácia ekosystémových služieb poľnohospodárskych pôd Slovenska*. rev. Vedecké práce Výskumného ústavu pôdoznanectva a ochrany pôd. 2020. str. 47-61.

v ktorej hluk vzniká, intenzity hluku a účinnosti opatrenia. V mnohých lokalitách v Bratislave sú však limity pre hluk prekračované do takej miery, že je nutné realizovať kombinované opatrenia – nielen exteriérové, ale aj opatrenia na budovách, ktorá znížia riziko prenosu hluku a vibrácií do interiéru. Realizácia opatrení však často naráža na komplikované vlastnícke vzťahy. Tieto opatrenia bol navrhnuté v Akčnom pláne ochrany pred hlukom v Bratislavskej aglomerácii pre na základe strategickej hlukovej mapy publikovanej v tom istom roku. V súčasnosti sa teda Bratislava nachádza v “medziobdobí” – aktuálna strategická mapa a akčný plán sú už na sklonku svojej životnosti a nová strategická mapa, ktorú musí mesto aktualizovať na základe platnej legislatívy²⁰⁴ každých 5 rokov, ešte nie je vyhotovená. Mesto obstaráva v cykle 5-tich rokov strategickú hlukovú mapu bratislavskej aglomerácie (t.j. aj pre k.ú. obcí Chorvátsky Grob, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo a Mosta pri Bratislave), ktorá zobrazuje zaťaženie územia aglomerácie hlukom z automobilovej, koľajovej, leteckej dopravy a priemyselných zdrojov hluku. Následne sa v zmysle platnej legislatívy vypracováva akčný plán ochrany pred hlukom a dlhodobá stratégia ochrany pred hlukom.²⁰⁵ V súčasnosti mesto obstaráva novú hlukovú mapu, ale vypracovanie tohto dokumentu je finančne nákladné. Preto sa mesto snaží získať čo najviac podkladov pre tvorbu tohto dokumentu vlastnými silami aj v spolupráci s mestskými časťami, avšak je do veľkej miery závislé od mestských častí, čo sa týka poskytovania vstupných podkladov. Od kvality vstupných podkladov závisí následne aj cena spracovanej dokumentácie externým spracovateľom.

²⁰⁴ Zákon č. 2/2005 Z. z. – o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí v platnom znení, vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 195/2005 Z.z. o podrobnostiach o požadovaných údajoch poskytovaných k strategickým hlukovým mapám v platnom znení, nariadenie vlády SR č. 43/2005 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom v platnom znení.

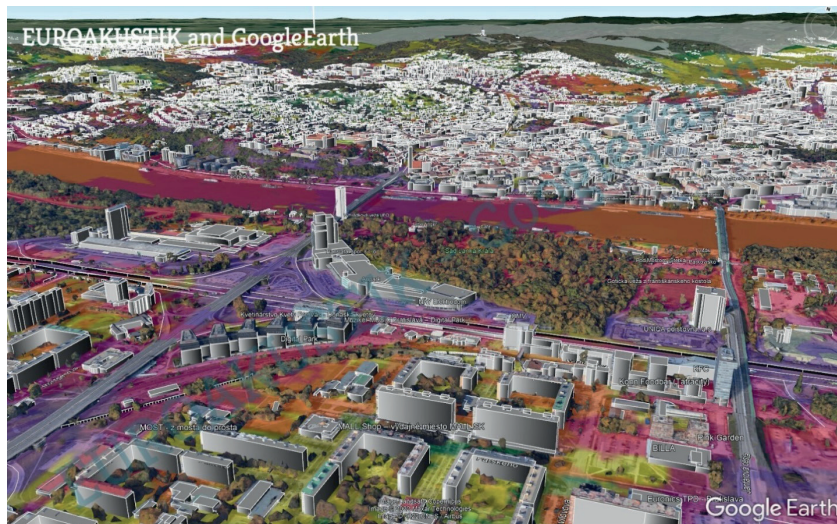
²⁰⁵ EUROAKUSTIK. Akčné plány ochrany pred hlukom Bratislavskej aglomerácie pre stav v r. 2016.

OBRÁZOK 21 Hustota zastavania územia Bratislavy s využitím multispektrálnych satelitných snímok. Čím sýtejšia farba, tým hustejšia zástavba.



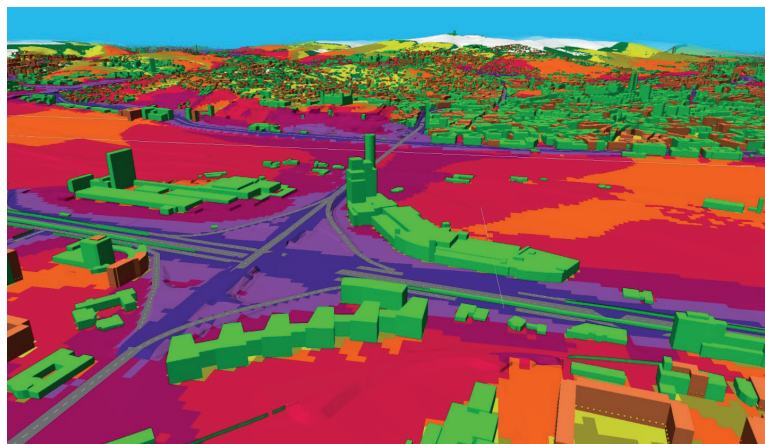
Zdroj dát: USGS NASA Landsat 8 Program (2021), spracoval: SUP MIB (2021).

OBRÁZOK 22 Zobrazenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy s intenzitou viac ako 3 mil. za rok (3D Google Earth zobrazenie) Hluková záťaž je opísaná hodnotami hlukového indikátora L_{dvn} .



Zdroj dát: Euroakustik (2016)

OBRÁZOK 23 Zobrazenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy s intenzitou viac ako 3 mil. za rok (krabicový model budov) Hluková záťaž je opísaná hodnotami hlukového indikátora L_{dvn} .



Zdroj dát: Euroakustik (2016)

Ohrozenia rozvoja mesta a miera, akou vplyvajú na agendu ochrany a tvorby životného prostredia

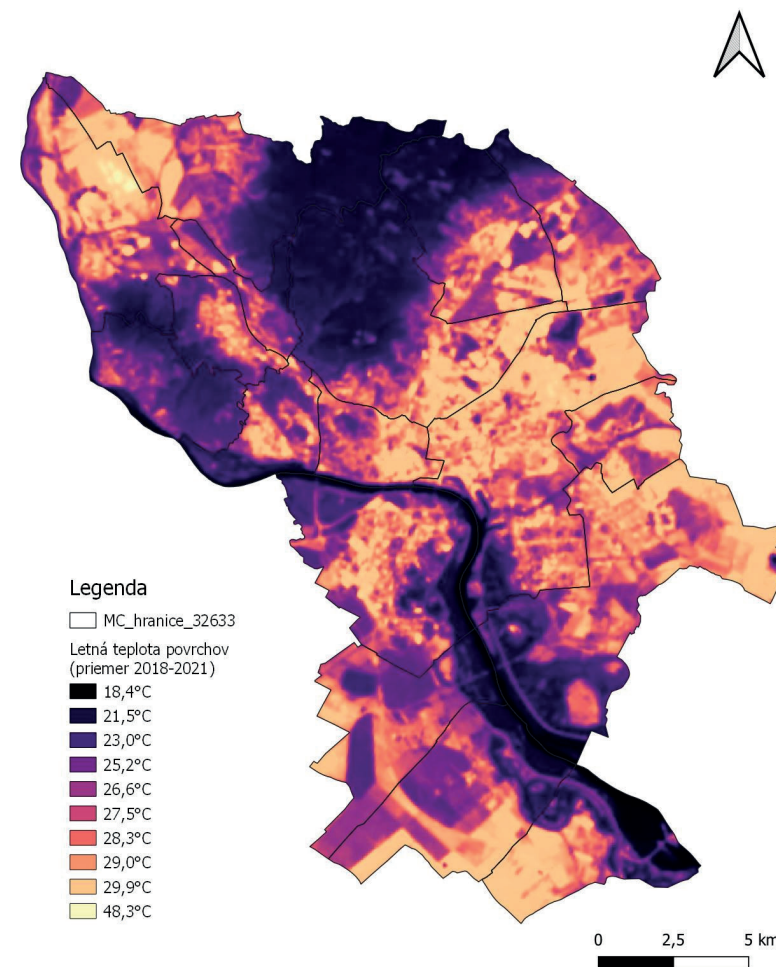
Medzi najvýznamnejšie externé faktory radíme:

1. Dopady klimatickej zmeny
2. Environmentálne záťaže
3. Fragmentácia a rastúci tlak na ekosystémy
4. Dopady legislatívnych zmien, resp. zastaralá legislatíva
5. Problém potravinovej bezpečnosti a nedostatku pitnej vody,
6. Problém energetickej bezpečnosti a energetických zdrojov surovín, dôsledky vojenského konfliktu a humanitárnej krízy
7. Asymetria informácií
8. Nedostatočné environmentálne povedomie
9. Korupcia a obchádzanie zákonov
10. Demografické výzvy
11. Pandémie
12. Postfaktická doba, dezinformačná scéna

Zmena klímy a jej dôsledky na urbanizované prostredie a mestskú populáciu

Zmena klímy ovplyvňuje život už dnes, a to rôznymi spôsobmi. Musíme sa vysporiadať s čoraz premenlivejšími poveternostnými podmienkami. V lete zmenu klímy cítia najviac obyvatelia bývajúci alebo zdržiavajúci sa v tzv. **mestských tepelných ostrovoch** (najmä umelé materiály s nízkou emisivitou a reflektivitou). Tieto vznikajú v dôsledku vysokej intenzity zástavby v kombinácii s prekrývaním pôdy v intraviláne nepriepustnými povrchmi, ktoré sa vyznačujú vysokou absorpciou tepla zo slnečného žiarenia a atmosféry (budovy, cesty a betónový povrch absorbujú teplo počas dňa, ktoré sa len pomaly uvoľňuje počas v dôsledku termických vlastností povrchových materiálov). Efekt tepelných ostrovov ešte lokálne umocňujú aj tzv. emisie sekundárneho alebo „**umelého**“ tepla, ktoré sa uvoľňuje spaľovacími procesmi z dopravy, priemyselných aktivít, a ktoré uniká z klimatizačných zariadení do okolitého prostredia. Tzv. ostrovy teplých povrchov (*surface urban heat islands*), ktoré skúmalo mesto v rámci hodnotenia zraniteľnosti obyvateľstva na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy v Atlase²⁰⁶ evidujeme na takmer 1/5 územia hlavného mesta.

OBRÁZOK 24 Priemerná teplota povrchov za letné obdobie 2018-2021, získaná zo 6 multispektrálnych satelitných snímkok



²⁰⁶ STREBEROVÁ, E., BOGEN, M., KONRAD, I., KOZOVÁ, M., LÜCKERATH, D., PAUDIŠOVÁ, E., PECHO, J., et al. *Atlas hodnotenia zraniteľnosti a rizík nepriaznivých dopadov zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy*. 2020.

Zdroj dát: USGS NASA Landsat 8 Program, spracoval: SUP MIB, 2021

Mestské tepelné ostrovy vplývajú preukázateľne **negatívne na zdravie obyvateľov**, ale aj zdravie a **stabilitu** prírodných a poloprírodných **ekosystémov**. Dôsledky liet s extrémne vysokými teplotami vzduchu sa preukázateľne negatívne odrážajú na výkonnosti ľudí a ich schopnosti zapájať sa do pracovného procesu (znižuje sa aj miera koncentrácie na vykonávanie základných pracovných výkonov). Najzraniteľnejšou skupinou reagujúcou na zmenu klímy sú seniori, ľudia s chronickými ochoreniami, deti a ľudia, ktorých zamestnanie si vyžaduje prítomnosť v exteriéri, ľudia bez domova a znevýhodnené osoby. Podľa správy WHO/EURO²⁰⁷ budú v Európe v najbližšom období ovplyvnenom zmenou klímy možné očakávať nasledovné zdravotné dopady:

- zvýši sa výskyt respiračných ochorení zapríčinených zvýšenou koncentráciou prízemného ozónu, prachových častíc (najmä v mestách) a zmenami v distribúcii peľových alergénov,
- zvýši sa výskyt ochorení a úmrtí spôsobených extrémnymi horúčavami, zvýši sa výskyt zranení a úmrtí v dôsledku požiarov,
- zvýšia sa zdravotné dopady v súvislosti s povodňami,
- nastanú zmeny vo výskyte vektormi prenášaných ochorení prostredníctvom kliešťov komárov, hlodavcov a čoraz častejšie sa objavujúcich tropických a subtropických druhov a ochorení prenášaných potravinami,
- zvýši sa výskyt ochorení prenášaných vodou, tam kde je sanitácia a hygiena na nízkej úrovni.
- predĺžovanie sezónnosti a trvanie alergických ochorení, zvyšovanie výskytu alergických ochorení hlavne u detí

Závažnosť dôsledkov zmeny klímy sa bude odvíjať v závislosti od rýchlosti globálneho **prijímania mitigačných a adaptačných opatrení**, taktiež je potrebné rátať s tzv. kaskádovitými efektmi (negatívnymi) – reťazením a ekonomickými dopadmi (náklady na adaptáciu, zdravotníctvo, spotreba energií na chladenie – „bludný kruh“, dopady na zdravie – vyčerpanosť, únava z tepla, pokles efektivity práce)²⁰⁸.

²⁰⁷ WORLD HEALTH ORGANISATION. *Protecting health in Europe from climate change: 2017 update*. 2017.

²⁰⁸ IPCC. *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part B: Regional Aspects*. 2014.

Samosprávy v súčasnosti nemajú legislatívne „páky“ na ovplyvňovanie miery implementácie prírode blízkych adaptačných opatrení na majetku v súkromnom vlastníctve, nakoľko neexistuje pre toto podpora v stavebnom zákone a klimatický zákon je v súčasnosti iba v príprave.

Ďalším problémom, ktorý sťažuje implementáciu zelených a modrých opatrení pri jednotlivých realizačných projektoch, je **absentujúca spolupráca profesistov** od začiatku t.j. od návrhovej fázy (napr. zelená zložka – jej návrh od krajinného architektka prichádza často až po návrhu jednotlivých budov a sietí, čo do značnej miery môže limitovať jej zastúpenie v projekte a jej efektívnosť).

V neposlednom rade ako problém vnímame aj **nedostatok environmentálnych pozícií** (krajinný ekológia, environmentálny manažéri, krajinný ekológovia a i. environmentálne profesie) na jednotlivých úrovniach samosprávy, ktoré by boli prínosné napr. v procese povoľovania investičnej činnosti.

Zmena klímy, voda, modrá infraštruktúra a zrážková voda

Jedným z dôsledkov zmeny klímy bude aj dopad **na zmenu vodného režimu a dlhšie a častejšie obdobia sucha**. Aj keď má Bratislava nateraz pitnej vody dostatok, bude do budúcnosti potrebné zásobovať pitnou vodou vzdialené oblasti, čo bude mať efekt aj na starostlivosť o **zelenú infraštruktúru** v meste, miestne **poľnohospodárstvo, produkciu potravín, lesníctvo**, pod. ²⁰⁹.

Zmeny rozloženia a intenzity zrážok (prívalové dažde / obdobie sucha), trend rastu priemernej ročnej teploty v Bratislave o 2°C, relatívna vlhkosť vzduchu sa znížila o 2 – 6 %, **priemerná teplota pôdy** sa vo vegetačnom období **zvýšila** o 1°C, priemerné hodnoty **vlhkosti pôdy** počas vegetačného obdobia **klesli** približne o 10 %²¹⁰.

²⁰⁹ MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR. *Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy*. 2018.

²¹⁰ STREBEROVÁ, E., BOGEN, M., KONRAD, I., KOZOVÁ, M., LÜCKERATH, D., PAUDIŠOVÁ, E., PECHO, J., et al. *Atlas hodnotenia zraniteľnosti a rizík nepriaznivých dopadov zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy*. 2020.

Zmena klímy a zelená infraštruktúra, mestská biodiverzita

- zmena klímy prináša aj **zmenu vektorov šírenia invázných druhov organizmov, rôznych druhov chorôb a škodcov** nepôvodných druhov rastlín a najmä živočích, zvlášť cudzokrajného hmyzu subtropického a tropického pôvodu, ktorý je v prípade infikovania schopný prenášať veľmi závažné druhy infekčných chorôb (vírus zika, západonílsky vírus, horúčka dengue, atď.)
- narastajúce **náklady** pri starostlivosti o zelenú infraštruktúru v meste vplyvom sucha a horúčav ako dôsledkov zmeny klímy (skracujúca sa životnosť drevín, šírenie nových škodcov, nepôvodných a invázných druhov fauny a najmä flóry, častejší výskyt chorôb u stromov, horšie podmienky na zimnú dormanciu), samotná pôda trpí v meste nedostatkom organickej zložky, pôdnej vlhkosti a priemernej zvýšenej ročnej teploty o 1°C.
- chýbajúca systematická podpora riadenia rizika vyplývajúceho z dôsledkov zmeny klímy (kvalita života).
- **Zmena klímy spôsobuje destabilizáciu** prírodných a poloprírodných ekosystémov, ohrozenie spoločenstiev miestnej **fauny a flóry, vrátane chránených druhov**. Odhaduje sa že ak bude objem skleníkových plynov v atmosfére narastať súčasným tempom, ku koncu storočia bude destabilizovaných až 70 % globálnych ekosystémov. Druhy budú vymierať z dôvodu nevyhovujúcich stanovištných podmienok a neschopnosti sa adaptovať v tak krátkom čase na podmienky rýchlo meniacej sa klímy,
- Zmena klímy a pôda
- **rýchla zmena klímy spôsobuje nestabilitu a zmenu environmentálnych funkcií pôdneho krytu**, čo sa prejavuje vo zvýšenej miere degradáciou pôdneho fondu v urbánnom prostredí, mierny až stredný rast salinizácie a alkalizácie pôd, zrýchlené erózne procesy pôdy (vodná a veterná), pôsobením krátkych, ale intenzívnych dažďov na holých, vegetáciou nechránených lokalitách, kedy plošná a ryhová erózia odnáša povrchovú vrstvu pôdy, pričom vzniká povrchová kôra, ktorá bráni vsakovaniu vody. Tým dochádza k zhoršeniu štruktúry pôdy (znížená dostupnosť vody v pôde a ohrozenie suchom).

Vodárenské zdroje, zrážková voda, modrá infraštruktúra

- V prípade znečistenia vodárenských zdrojov je ohrozením napr. ich ochranného pásma alebo znečistením, bude potrebné pristúpiť k chemickému čisteniu, čo zvýši náklady na výrobu a dodávku pitnej vody. **Je potrebné zabezpečiť, aby boli pripomienky a odporúčania mesta v stavebných konaniach rešpektované** z hľadiska zabezpečenia ochrany vodárenských zdrojov a ich ochranného pásma; napr. V minulosti opakujúci sa problém s nevhodnými spôsobmi hospodárenia na lesných pozemkoch v ochranných pásmach vodárenských zdrojov, resp. v ich okolí (súkromní vlastníci lesov) alebo výstavbou v inundačnom území toku, či v blízkosti ochranného pásma vodárenského zdroja.
- V procese identifikácie a následného riešenia **environmentálnych záťaží** nachádzajúcich sa pod povrchom, ktoré ohrozujú jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane podzemných vôd na CHVO Žitný ostrov, má mesto pozíciu účastníka konania, prípadne jedného z vlastníkov dotknutých pozemkov, ale nemá rozhodovacie právomoci. Vo viacerých prípadoch registrovaných environmentálnych záťaží (<https://envirozataze.enviroportal.sk/>) na územní HM SR BA nebolo započaté ani konanie o určení zodpovednej osoby, v iných prípadoch konanie prebieha, ale trvá niekoľko rokov, kým príde reálne k sanácii environmentálnej záťaže (napr. Čierny les, CHZJD Vrakuňa a pod.). Orgánmi štátnej správy na úseku environmentálnych záťaží sú Ministerstvo ŽP SR, okresný úrad ŽP v sídle kraja a Slovenská inšpekcia ŽP.
- napriek rozsiahlemu monitoringu povrchovej a podzemnej vody rezortnými organizáciami Ministerstva ŽP **chýba prepojenie týchto informácií pochádzajúcich od rôznych rezortných organizácií do jednotného registra** a komplexné vyhodnocovanie týchto informácií, napr. aj z hľadiska environmentálnych záťaží a zhoršenej kvality vody v malých vodných tokoch a Malom Dunaji, ktoré by umožnili mestu jednak lepšie plánovať a realizovať opatrenia ako aj sankcionovať. Informácie o prúde podzemnej vody sú žiaduce aj v súvislosti s kontamináciou vôd a so zahusťovaním výstavby v okolí koryta Dunaja. Tieto informácie by mali byť verejne dostupné.
- V súvislosti s intenzifikáciou výstavby v okolí umelých vodných prvkov a niektorých tokov dochádza ich **znečisteniu baktériami**

alebo inými látkami bohatými na organické zlúčeniny dusíka a fosforu. Spolu s častejšie sa vyskytujúcimi obdobiami horúčav trpia povrchové vody **eutrofizáciou**.

Ovzdušie

Nízke **environmentálne povedomie** obyvateľov týkajúce sa negatívnych dopadov individuálnej automobilovej dopravy na kvalitu ovzdušia a zmenu klímy. S nízkym environmentálnym povedomím sa však stretávame aj v "úradníckej praxi". Dôsledkom sú netransparentné a nesystémové povoľovacie konania, ktoré umožňujú výstavbu v blízkosti zdrojov znečisťovania, čo má za následok nespokojnosť a sťažnosti obyvateľov, ktorí si nehnuteľnosť v takejto lokalite zakúpia.

- Magistrát v prenesenom výkone štátnej správy v oblasti ochrany ovzdušia požaduje aj vydáva povolenia stavby aj kolaudácie malých zdrojov znečisťovania ovzdušia, ako dotknutý orgán v stavebných a kolaudačných konaniach na príslušných stavebných úradoch. Problémom sú skôr nelegálne prevádzky, ktoré prevádzkujú malé zdroje znečisťovania ovzdušia – napr. malé pražiarne kávy v kaviarňach a ich prevádzkovatelia nevedia o tom, že by mali mať povolenie na prevádzku malého zdroja znečisťovania ovzdušia.
- nesystémový prístup k riešeniu čistoty ovzdušia na úrovni SR, čo je dlhodobý problém. SR čelí žalobe súdneho dvoru EÚ²¹¹.

Pôdy

- **kontaminácia** pôd dôsledkom znečistenia životného prostredia chemickým, stavebným, strojárenským, elektrotechnickým priemyslom, ako aj environmentálnymi záťažami (odpady z priemyselného, komunálneho a stavebného pôvodu), cestnými a železničnými komunikáciami.
- **nešetrné a nesystémové hospodárenie** na pôdach, ktoré spôsobuje únik skleníkových plynov do atmosféry.
- Tak ako je tomu u vôd, ovzdušia ale aj zelenej infraštruktúry, je nutné posilniť **monitoring** (získavanie, vyhodnocovanie, zverej-

²¹¹ MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR. *Slovensko čelí žalobe za nedostatočnú ochranu kvality ovzdušia*. 2021.

ňovanie údajov), v tomto prípade aj tzv. preventívny monitoring kvôli novej kontaminácii pôd v rizikových oblastiach mesta.

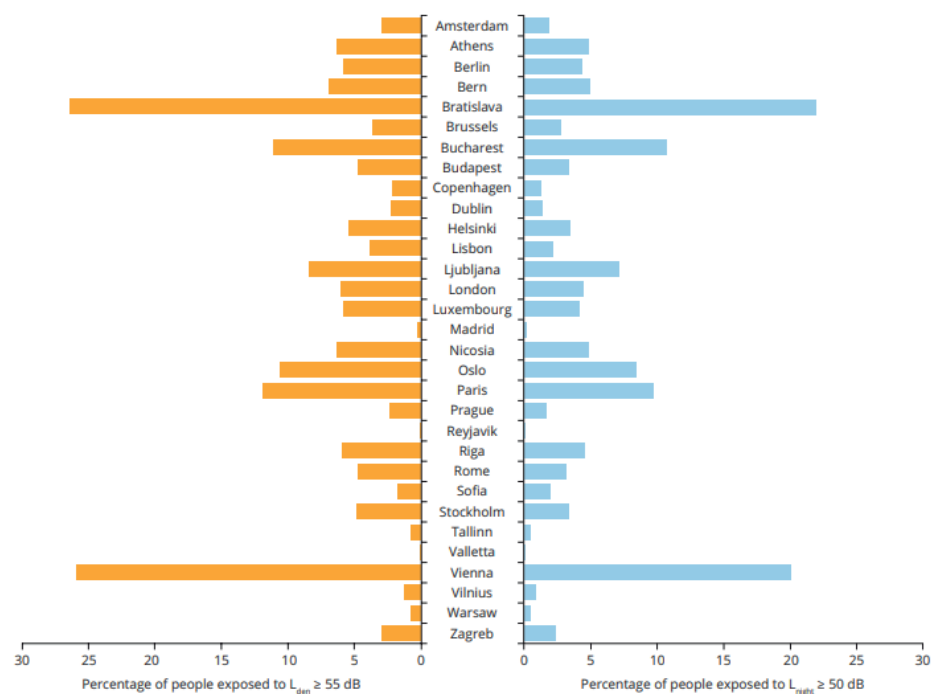
Hluk

V tomto roku zverejnená medzinárodná štúdia venovaná dôsledkom hluku na ľudské zdravie v európskych metropolách²¹² preukázala, že v rokoch 2012 – 2018 bolo vo viac ako 700 Európskych mestách takmer 60 miliónov obyvateľov (42 % populácie týchto miest) vystavených zvýšeným hladinám hluku (viac ako 55 dB L_{den}) pričom približne 11 mil. obyvateľov trpí hlukom s preukázateľnými negatívnymi zdravotnými dôsledkami na ľudské zdravie, prispievajúcim ku kardiologickým ochoreniam ako sú napríklad ischemické choroby srdca. Štúdia zachádza až tak ďaleko, že práve hluk mohol prispieť až k takmer 3600 úmrtiam obyvateľom miest. V husto zastavaných územiach je často komplikované realizovať protihlukové opatrenia, nakoľko väčšina zdrojov hluku spadajú kompetenčne a majetkovo pod hlavné mesto (napríklad z ciest iba cesty 1 a 2. triedy), nie je možné dodržiavať potrebné odstupy (napr. električková trať – budova v úzkych uliciach), protihluková stena môže byť vnímaná ako vizuálna bariéra, majitelia objektov a budov nemusia súhlasiť s realizáciou protihlukových opatrení. Pre realizáciu protihlukových opatrení je potrebné zladiť záujmy mnohých aktérov a dotknutých obyvateľov.

Intenzita automobilovej dopravy dlhodobo v Bratislave narastá, na niektorých úsekoch električkové trate ešte neboli modernizované, a preto aj prejazd nových (tichších) vozidiel električiek spôsobuje hluk. Stálym problematickým zdrojom hluku v Bratislave je práve železničná doprava.

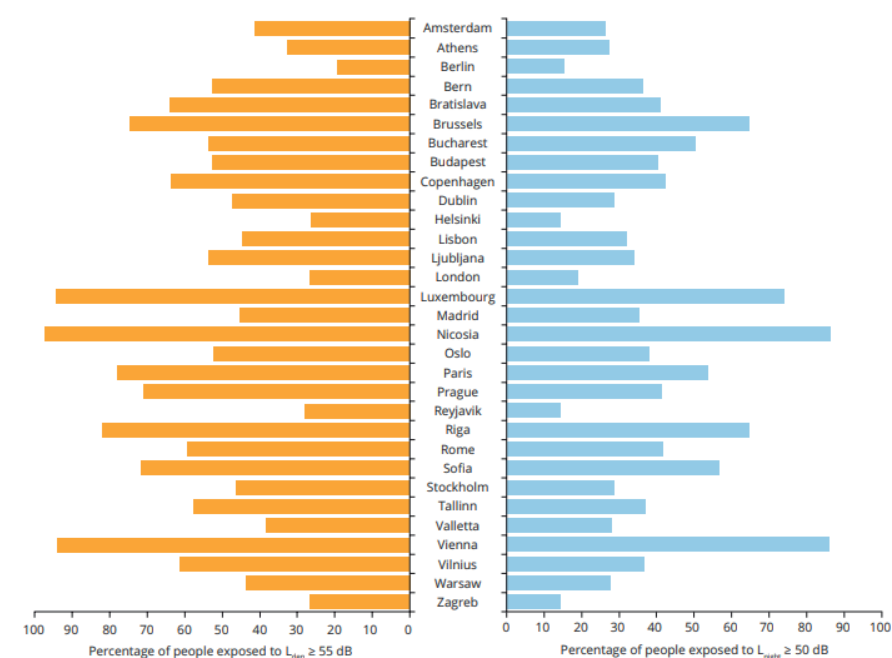
²¹² KHOMENKO, S., CIRACH, M., et al. *Impact of road traffic noise on annoyance and preventable mortality in European cities: A health impact assessment*. 2020.

GRAF 31 Percentuálny podiel obyvateľov hlavných miest EÚ vystavených rôznym úrovňam hluku zo železničnej dopravy počas dňa a noci v roku 2017



Zdroj dát: EEA (2019d) and ETC/ATNI (2019b).

GRAF 32 Percentuálny podiel obyvateľov hlavných miest EÚ vystavených rôznym úrovňam hluku z cestnej dopravy počas dňa a noci v roku 2017



Zdroj dát: EEA (2019d) and ETC/ATNI (2019b)

Východiská

Centrálny problém v oblasti životného prostredia z pozície mesta je, že napriek zodpovednosti mesta za vyrovnaný hospodársky, sociálny a environmentálny rozvoj územia, **mesto Bratislava nemá dostatočne silnú pozíciu v komplexnom environmentálnom manažmente a informačné zdroje (sťažený prístup k existujúcim informáciám, ale aj úplná absencia informácií pre výkon mnohých agend)**. Obdobne ako v téme mobilita, aj v životnom prostredí sú kompetencie a zodpovednosť za manažment fragmentované.

Príčiny sú legislatívne limity, procesné nedostatky ako slabá koordinácia aktérov na rôznych úrovniach, nedostatky vo využívaní digitálnych nástrojov a produkcií dát, prístupu k nim, a nedostatok environmentálnych kapacít na rôznych úrovniach samosprávy a štátnej správy.

Východisko 1: Nedostatočná legislatívna podpora potrebná pre výkon kompetencií mesta v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia, ktorá je daná platným znením právnych predpisov

Tento problém sa týka najmä legislatívy viažucej sa k jednotlivým zložkám životného prostredia – napr. ku stavebnému zákonu, zákonu o ovzduší, ochrane pred povodňami, o vodách a pod., a súvisiacim vyhláškam (napr. Vyhláška 453/2000 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona), ale aj pripravovaným zákonom, napr. zákon o krajinnom plánovaní.

Tento problém sa týka najmä legislatívy viažucej sa k jednotlivým zložkám životného prostredia (zákon o ochrane pred povodňami, vodný zákon, zákon o ochrane ovzdušia) ako aj ku stavebnému zákonu a jeho vyhláškam. S týmto bodom súvisí následne množstvo problémov, jednak pri výkone jednotlivých agend v oblasti životného prostredia, ale najmä v povoľovacej činnosti, čo je spôsobené tým, že mesto má v konečnom dôsledku slabý dohľad nad výslednými rozhodnutiami stavebných úradov na nižšom stupni samosprávy. Tento problém sa konkrétne prejavuje pri:

- potrebe reagovať na zmenu klímy (implementácia adaptačných opatrení formou záväzných stanovísk mesta v rámci územného konania),
- ochrane kvality ovzdušia a zdravia obyvateľov (napr. vznik ilegálnych malých zdrojov znečisťovania, problematika dodržiavania ochranného pásma zdrojov znečisťovania, napr. v prípade ČOV pre účely intenzifikácie, hygienických dôvodov, a pod.),
- ochrana vodárenských zdrojov pred rôznymi zdrojmi znečisťovania a dodržiavania podmienok stanovených vodoprávnym rozhodnutím v ich ochranných pásmach,
- pre výkon prenesenej štátnej správy v takom rozsahu ako si to vyžaduje reálna situácia, najmä v oblasti ochrany vôd, pôd a ovzdušia,

Východisko 2: Nekoncepčná a poddimenzovaná viacúrovňová samospráva – problémy prameniace z nastavenia v štatúte HM SR BA a územnom pláne mesta

Pri rozdeľovaní kompetencií medzi mesto a mestské časti sa často stráca pozícia mesta ako aktéra, ktorý by mal byť zodpovedný za **koncepčné a systémové nastavenie** napr. v oblasti nízkoemisných zón a politiky znižovania emisií všeobecne, manažmentu malých vodných tokov na svojom území, adaptácie na zmenu klímy, zlepšovania kvality a ochrany mestských pôd. Z hľadiska plnenia si kompetencií by si rovnako mesto ako aj mestské časti potrebovali dlhodobo budovať kapacity, najmä čo sa týka environmentálnych profesií (pre ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia a adaptácie mesta na zmenu klímy). Okrem iného tu bol identifikovaný aj problém zdĺhavej a komplikovanej delimitácie majetku z mesta na mestské časti. Problémy súvisiace s viacúrovňovou samosprávou sú ešte zhoršované problémami súvisiacimi s bodmi 1, 2 a 4 (zmena klímy), prípadne sú čiastočne aj ich spúšťačmi.

Východisko 3: Nedostatok a nedostupnosť informácií („asymetria informácií“ – nie všetci aktéri majú rovnaký prístup k informáciám)

Informácie z monitoringu kvality životného prostredia nie sú verejne dostupné v potrebnej miere pre výkon kompetencií samospráv. Mesto nedisponuje v súčasnosti dostatkom informácií jednak od rezortných organizácií (znečistenia podzemných vôd, znečistenia ovzdušia a pôd, úrovni podzemnej vody, jej prúdenie, emisné mapy) a ani informáciami z vlastnej agendy (pasport mestskej zelene, informácie o vodných tokoch, zraniteľnosť územia v dôsledku scenárov zmeny klímy). Taktiež ako problematickú vnímame aj nízku úroveň digitalizácie v štátnej správe, ktorá sa premieta aj do povoľovacích procesov, ktoré sa týkajú aktivít na území hlavného mesta, avšak mesto sa častokrát dozvedá potrebné informácie neskoro alebo len sprostredkované či na vlastnú žiadosť. V dôsledku toho stráca mesto možnosť mať informáciu o pretrvávaní niektorých problémov, resp. ich narastaniu alebo nemá vôbec možnosť zamedziť ich vzniku (keďže o nich nemá informáciu). Príkladom sú napr. neodborne vyko-

návané revitalizácie alebo úpravy na malých vodných tokoch, malé (nelegálne) zdroje znečisťovania, na ktoré sa nevyžaduje územné konanie/stavebné povolenie.

Ďalšou oblasťou, kde sa prejavuje nedostatok informácií je ochrana ovzdušia a pripravenosť mesta na prejavy meniacej sa klímy. Riedka monitorovacia sieť (kvalita ovzdušia, meteorologické ukazovatele, hluk, intenzita dopravy) neumožňuje mestu tvoriť modely a predpovede znečistenia, ktoré by boli oveľa robustnejšie a prinášali informácie v lepšej podrobnosti, ktoré by sa dali využiť pre varovné systémy či plánovanie opatrení pre zlepšenie situácie v oblasti znečistenia alebo mestských tepelných ostrovov, či optimalizácii zimnej údržby, ale aj znižovania emisií z dopravy. Mesto dnes má oproti iným hlavným mestám v EÚ obmedzené možnosti ako varovať obyvateľov žijúcich v jednotlivých mestských častiach o možných náhlych zmenách počasia alebo zhoršenia kvality ovzdušia či realizácie nízkoemisných opatrení v oblasti dopravy v meste.

Východisko 4: Negatívny vplyv environmentálnych hrozieb na kvalitu zložiek životného prostredia a kvalitu života v meste Bratislava

Medzi hlavné environmentálne hrozby sme zaradili:

- **dôsledky zmeny klímy** s negatívnymi environmentálnymi, ale aj ekonomickými dôsledkami (napr. vplyv na pracovný výkon) a dôsledkami aj na zdravie obyvateľov, poľnohospodársku produkciu, potravinovú bezpečnosť, dodávky služieb, fungovanie kritickej infraštruktúry, a pod.,
- **dlhoročný problém s rozsiahlymi environmentálnymi záťažami z minulosti** (CHZJD – skládka odpadu, Istrochem, územie bývalej rafinérie Apollo, kde je mesto iba účastníkom konania v procese ich sanácie),
- **kumulatívny negatívny vplyv znečistenia a zanedbávania starostlivosti o zelenú infraštruktúru a mestské pôdy** – pokračujúca degradácia (zmenou klímy, znečistením ovzdušia, vôd, urbanizácia), ostatné poľnohospodárske pôdy sú ohrozené znečistením z dopravy prípadne postupujúcou suburbanizáciou a tzv. *soil sealing* (utesňovanie pôd zástavbou),
- **fragmentácia prírodných biotopov, nedostatočná konektivita jednotlivých prvkov zelenej infraštruktúry** a chýbajúce nástroje

pre jej podporu a plánovanie jej rozvoja v rámci územného plánu mesta (vrátane prvkov modrej infraštruktúry, historických krajinných štruktúr). Myslí sa tým najmä na úrovni dokumentácie, systémov ekologickej stability a ich reálne prevedenie do priestoru.

Východisko 5: Nenaplnený potenciál pri spolupráci s externými subjektami z rôznych sektorov a práce s verejnosťou za účelom zvyšovania environmentálneho povedomia

Ďalším problémom, ktorý sme identifikovali vo všetkých oblastiach, je nízka úroveň spolupráce s akademickým, súkromným a občianskym sektorom v oblasti budovania lepšieho environmentálneho povedomia obyvateľov a obyvateľiek mesta Bratislava. Mesto na jednej strane realizuje rôzne menšie projekty a otvára každoročne grantové schémy, ktorých cieľom je prispieť k odolnejšiemu a zelenšiemu mestu. Na strane druhej mestu chýba koncepčne nastavený celomestský systém pre zvyšovanie environmentálneho povedomia a metodika pre environmentálnu výchovu prostredníctvom napr. centier pre environmentálnu výchovu a voľnočasové aktivity. Chýba jednotná platforma pre informovanie ako aj priestor pre jej aktívne zapájanie sa do rôznych environmentálne ladených aktivít.

V oblasti environmentálnej výchovy a podpory rozvoja aktivít pre deti a mládež pre rôzne oblasti súvisiace s témou životného prostredia absentuje komplexný strategický prístup za mesto a mestské organizácie, ktoré už nejakú formu environmentálnej výchovy robia. Mesto v súčasnosti nemá vo svojej pôsobnosti centrum pre environmentálnu výchovu detí a mládeže a tému environmentálnej výchovy pokrývajú mestské organizácie ako MLB a ZOO.

B.6 TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Nosnými problémami v téme technickej infraštruktúry sú vysoká environmentálna stopa mesta vzhľadom k nízkej efektívnosti pri nakladaní so zdrojmi mesta (odpady, voda, energetika) a vysoký investičný dlh do technickej infraštruktúry. Mesto musí znížiť svoj negatívny vplyv na životné prostredie – najmä tým, že bude zhodnocovať viac odpadov, znižovať spotrebu vody či zlepšovať energetické parametre svojich budov. Vysoký investičný dlh evidujeme vo viacerých oblastiach infraštruktúry, za ktoré je zodpovedné z hľadiska kompetencií hlavné mesto: dopravná infraštruktúra²¹³, vodovodná a kanalizačná infraštruktúra, verejné osvetlenie či odpadová infraštruktúra. Tento dekadami naakumulovaný investičný dlh je potrebné znižovať zapojením viaczdrojového financovania. Technická infraštruktúra ovplyvňuje život v meste, pričom zvlášť obnova či nová výstavba podzemnej technickej infraštruktúry negatívne vplyva na chod mesta, životné prostredie ako aj kvalitu verejného priestoru.

213 Je predmetom osobitnej kapitoly B.4 Mobilita

Východisko 1: V Bratislave sa tvorí príliš veľa odpadu

Každý, kto na území mesta Bratislava býva alebo pracuje, produkuje odpad. Preto aj každý môže prispieť k tomu, aby odpadové hospodárstvo na tomto území fungovalo efektívnejšie a aby Bratislava dosahovala vysoké ciele v oblasti odpadového hospodárstva. Plnenie týchto cieľov spoločne pomôže k tomu, aby toto mesto plynule prechádzalo na mechanizmy obehového hospodárstva a stalo sa tak lídrom v tejto oblasti.

Zber a prepravu s cieľom zhodnotenia a zneškodnenia komunálneho odpadu (zmesového komunálneho odpadu, jeho triedených zložiek, objemného a drobného stavebného odpadu) v meste Bratislava vykonáva spoločnosť Odvoz a likvidácia odpadu a. s., ktorej jediným akcionárom je hlavné mesto. Zmesový odpad (spáliteľný a materiálovo ináč nevyužitelný odpad) je prepravovaný do zariadenia na energetické zhodnocovanie odpadov (ZEVO) vo Vlčom hrdle na energetické zhodnotenie a termické zneškodnenie.

Bratislava podľa osobitného predpisu zabezpečuje zber a prepravu komunálneho odpadu vznikajúceho pri čistení ciest I. a II. triedy a verejných priestranstiev, ktoré sú vo vlastníctve a v správe Bratislavy, a pri správe a údržbe verejnej zelene vrátane parkov a cintorínov, ktoré sú vo vlastníctve a v správe Bratislavy — odpad z košov mestského mobiliáru a čistenia ulíc, orezov, kosenia, cestnej zelene.

Komunálny odpad vznikajúci pri čistení komunikácií (nespáliteľný) je ukladaný na skládku prostredníctvom rôznych dodávateľských spoločností. Odpad vznikajúci pri údržbeestskej zelene je odovzdávaný do externého zariadenia na spracovanie odpadu zo zelene.

O verejné plochy (parky, námestia) sa stará vlastník pozemku — údržba zelene, komunálne odpady, čistenie. Mesto Bratislava postupne prechádza od externých dodávateľov týchto služieb k internému zabezpečeniu pomocou Komunálneho podniku Bratislava.

Na triedený zber odpadov z obalov a odpadov z neobalových výrobkov zbieraných spolu s obalmi sa používajú zberné nádoby/kontajnery troch farieb: žltá na plast, kov a kompozitné obaly na báze lepenky, modrá na papier a zelená na sklo, s objemom ako pri zmesovom komunálnom odpade, avšak pre sklo sú využívané najmä kontajnery typu zvon s objemom 1 200 l a 1 800 l. Ich triedený zber na území Bratislavy zabezpečuje a financuje na základe zmluvy uzatvorenej s hlavným mestom organizácia zodpovednosti výrobcov NATUR-

PACK, a. s., ktorá v roku 2017 prevzala zavedený systém triedeného zberu.²¹⁴

Politiku v oblasti odpadového hospodárstva (obyvateľov) nastavuje hlavné mesto. Aj vďaka tomu sa od augusta 2020 mesto rozhodlo začať s novým spôsobom zberu papiera a plastu pomocou vrecového zberu, ktorý sa vyhodnotil ako úspešný. V súčasnosti je tento systém zavedený vo všetkých mestských častiach v oblastiach s rodinnými domami. Vďaka tejto zmene je väčšia miera recyklácie a zároveň zmizli zberné hniezda, ktoré so sebou prinášali znečistené verejné priestranstvo.

V meste Bratislava sa za rok 2020 vyprodukovalo 214 480 ton komunálneho odpadu, čo je pri prepočte na počet obyvateľov 486,5 kg odpadu na obyvateľa za jeden rok. Toto číslo zaraďuje Bratislavu na 3. najlepšie miesto v rámci Slovenska (porovnávané s väčšími mestami), lepšie sú na tom Košice (408 kg/obyvateľ) a Prešov (470 kg/obyvateľ)²¹⁵. Aj relatívne dobré umiestnenie v rámci Slovenska však z medzinárodného hľadiska nie je dostatočné. Napríklad v meste Ľubľana, ktoré je jedným zo svetových lídrov v oblasti nakladania s odpadom, sa v roku 2020 vytvorilo v priemere iba 115 kg/obyvateľa.²¹⁶

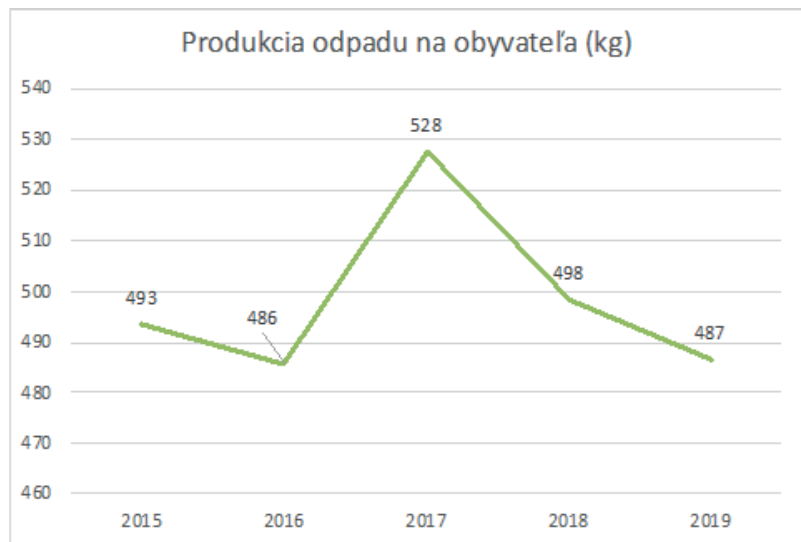
Oproti predošlému roku sa množstvo vyprodukovaného odpadu v Bratislave mierne znížilo. V rokoch 2015 a 2016 bola produkcia odpadu v Bratislave nižšia, čo zobrazujú aj nasledujúce grafy, a môže to znamenať, že aj napriek medzročnému poklesu celkové množstvo odpadu má tendenciu rásť.

²¹⁴ SEKCIA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA, ODDELENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA MAGISTRÁTU HLAVNÉHO MESTA SR. *Bratislava – mesto bez odpadov: Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 – 2026*. 2021.

²¹⁵ MALEŠ, I., LORENCOVÁ, D. BEDNÁRIKOVÁ, K. *Analýza odpadového hospodárstva v ôsmich najväčších mestách slovenska*. 2020.

²¹⁶ DAKSKOBLER, L. *From no recycling to zero waste: how Ljubljana rethought its rubbish*. In *The Guardian*. 2019.

GRAF 33 Prehľad vývoja množstva komunálneho odpadu na obyvateľa v meste Bratislava v rokoch 2015 – 2020*



Zdroj dát: Bratislava – mesto bez odpadov: Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 – 2026. 2021.

* Nárast v roku 2017 bol spôsobený zaradením DSO do vedenia evidencie a neskôr medzi komunálne odpady.

Z hľadiska celkového cieľa zaviesť politiku „obehového hospodárstva“, ku ktorej sa Bratislava prihlásila prijatím Stratégie nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021-2026 v marci 2021, je každý neefektívne využitý odpad považovaný za nadmerný.²¹⁷ Cieľom mesta by preto malo byť predovšetkým redukovať tvorbu odpadov a energeticky a materiálovo zhodnocovať maximum vzniknutého odpadu. Súčasne by pritom malo dbať o to, aby ani v rámci odpadového hospodárstva neprispievalo ku zmene klímy, ale práve naopak, aby

²¹⁷ SEKČIA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA, ODDELENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA MAGISTRÁTU HLAVNÉHO MESTA SR. Bratislava – mesto bez odpadov: Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 – 2026. 2021.

svojimi opatreniami znižovalo dopad na klímu, a to práve prechodom na model obehového hospodárstva.²¹⁸

Obehové hospodárstvo je postavené na princípoch 9R:

- R0 – Odmietni (refuse): Urobte výrobok nadbytočným tým, že sa vzdáte jeho funkcie alebo ponúknete rovnakú funkciu radikálne odlišným produktom alebo službou.
- R1 – Prehodnoť (rethink): Zintenzívňte používanie produktu (napr. zdieľaním produktu).
- R2 – Redukuj (reduce): Zvýšte účinnosť pri výrobe alebo používaní výrobkov spotrebou menšieho množstva prírodných zdrojov a materiálov.
- R3 – Opätovne použi (re-use): Opätovné použitie vyradeného výrobku iným spotrebiteľom, ak je stále v dobrom stave a plní svoju pôvodnú funkciu.
- R4 – Oprav (repair): Oprava a údržba chybného výrobku, aby mohol byť použitý s pôvodnou funkciou.
- R5 – Renovuj (refurbish): Obnovte starý produkt a aktualizujte ho.
- R6 – Repasuj (remanufacture): Vyradený výrobok používajte v novom produkte s rovnakou funkciou.
- R7 – Upcykluj (repurpose): Vyradený výrobok alebo jeho časti použite v novom výrobku s inou funkciou.
- R8 – Recykluj (recycle): Použite materiály na dosiahnutie rovnakej (vysokkej) alebo nižšej (nízkej) kvality materiálov.
- R9 – Zhodnoť (recover): Spaľovanie materiálu s energetickým zhodnocovaním.

Hlavným nástrojom mesta pre implementáciu týchto princípov je nastavenie cenotvorby odpadovej politiky tak, aby motivovala k nízkej (nevyhnutnej) tvorbe odpadov ako aj spravodlivej platbe za vzniknuté odpady. Predchádzanie vzniku odpadov je preto jedným z najdôležitejších opatrení v rámci prechodu na obehové hospodárstvo. Napríklad systém „pay-as-you-throw“ odmeňuje obyvateľov, ktorí produkujú menej odpadu. Mesto už v súčasnosti čipuje nádoby, ktoré zabezpečujú zber dát ohľadom toho, koľkokrát bola vyložená nádoba, avšak ešte nemá spustený systém zberu týchto dát. Je preto nevyhnutné toto opatrenie naplniť.

²¹⁸ Ibid.

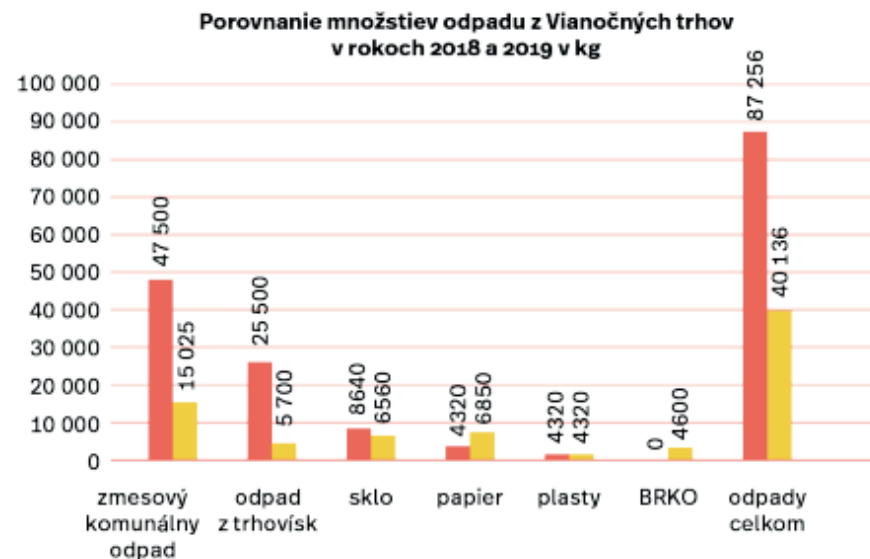
Ďalším hlavným nástrojom na implementáciu obehového hospodárstva je zintenzívnenie materiálového a energetického zhodnotenia odpadov. Odpad, ktorého produkcii sa nedá vyhnúť, by mal byť ďalej spracovaný a zhodnotený, čo vyžaduje spoluprácu obyvateľov a dostupnú recyklačnú či inú súvisiacu (re-use) infraštruktúru vybudovanú mestom (viac informácií nižšie).

Magistrát a mestské organizácie by mali ísť v rámci tvorby nového štandardu v odpadovej politike mesta príkladom v oblasti predchádzania vzniku odpadov. V tejto oblasti možno identifikovať viacero nedostatkov.

V prvom rade mesto nastavuje jednotnú politiku pre podujatia vo verejných priestoroch. Cieľ obmedziť množstvo jednorazových plastových obalov a zmesového komunálneho odpadu začalo mesto realizovať už v roku 2019 na podujatí Vianočné trhy. Mesto nastavilo podmienky pre predajcov a návštevníkov tak, aby na konci podujatia vzniklo menej odpadu. Predajcovia mali v zmluve povinnosť mať kompostovateľné riady a používať mestom nastavený systém opakovane použiteľných pohárov na nápoje. Návštevníci používali opakovane použiteľné vratné poháre a mali k dispozícii triediace stanice, kam odnášali svoje odpady, ktoré im vznikli, a triedili ich priamo na mieste.

Tento cieľ je však potrebné nastaviť jednotne pre všetky podujatia vo verejnom priestore mesta. Hoci je problém čiastočne viazaný na nedostatok kompetencií regulovať takúto politiku na území celého mesta, mesto môže nastavovať jednotnú odpadovú politiku na podujatiach organizovaných na pozemkoch v správe hlavného mesta na základe všeobecne záväzného nariadenia mesta. Niektoré mestá na Slovensku už takúto reguláciu majú, napríklad mesto Trenčín. Túto politiku je vhodné nastaviť aj v spolupráci s mestskými časťami aj na pozemky v správe mestských častí. Mesto môže poskytnúť know-how a postupy mestským časťam aj súkromnému sektoru s cieľom vykonať takúto politiku efektívne na všetkých verejne dostupných priestranstvách mesta.

GRAF 34 Porovnanie množstva odpadov pred a po zavedení princípov zero waste na podujatiach – Vianočné trhy 2018 a 2019 v kg



Zdroj dát: Bratislava – mesto bez odpadov: Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 – 2026. 2021.

Za druhé, mesto nevyužíva dostatočne nádoby na triedenie odpadu vo verejných priestoroch. Všetky smetné nádoby vo verejnom priestore na pozemkoch v správe mesta a Dopravného podniku Bratislava sú dnes určené na zmesový odpad, čím sa znemožňuje následná recykláciu odpadu. Je potrebné umiestniť vo verejnom priestore nádoby na recyklovateľný odpad, no tiež zaviesť nový systém zberu odpadu v uliciach mesta, ktorý umožní triedenie a následnú recykláciu odpadu. Na rok 2023 je plánované osadiť 30 kusov zberných nádob na triedený odpad. Rovnako je potrebné centralizovať údržbu smetných košov, keďže v súčasnosti ju zabezpečujú tri oddelenia magistrátu (OSK, OTMZ, OKP), Mestské lesy Bratislava a Dopravný podnik Bratislava.

Napokon samotný magistrát a organizácie hlavného mesta nemajú nastavenú jednotnú odpadovú politiku s cieľom redukovať odpad vytvorený ich činnosťou. Priemerný zamestnanec magistrátu vyprodukuje v rámci výkonu prevažne administratívnej činnosti cca 400 g

zmesového odpadu za deň. Magistrát HMBA by mal ísť príkladom v rámci administratívy, a preto bude mať nastavený koncept kancelárií bez odpadov. Magistrát bude mať vypracovaný koncept predchádzania vzniku odpadov, ktorý bude postupne zavádzať na jednotlivých oddeleniach s cieľom, aby pracoviská magistrátu tvorili menej odpadu. Zároveň je vhodné, aby si tento koncept osvojili aj všetky príspevkové a rozpočtové organizácie.

Cieľom mesta je priniesť udržateľnosť nielen do každodenného chodu magistrátu, ale aj projektov mesta. Preto Magistrát HMBA pri zákazkách verejného obstarávania (ak neexistujú zákonné alebo trhové obmedzenia) začal aplikovať zelené verejné obstarávanie a postupne ho rozširuje na väčšinu verejných obstarávaní.

Navyše neexistuje žiadna ucelená politika mesta pri nakladaní s odpadom vzniknutým z činností a služieb mesta (napr. produkcia stavebného odpadu, či odpady tvorené DPB). Okrem toho, mesto disponuje množstvom nevyužívaného materiálu a nevyužitých diel či skladových zásob v mestských skladoch (napr. Čierny les), ktoré je možné po inventarizácii postupne opätovne použiť alebo upcyklovať. Príkladom môže byť plánované umiestnenie staršieho hodnotného stavebného materiálu v projektoch vo verejnom priestore v rámci programu Živé miesta (napr. areál bývalých muničných skladov sa rekonštruje v roku 2022 zo starých nevyužitých tehál).

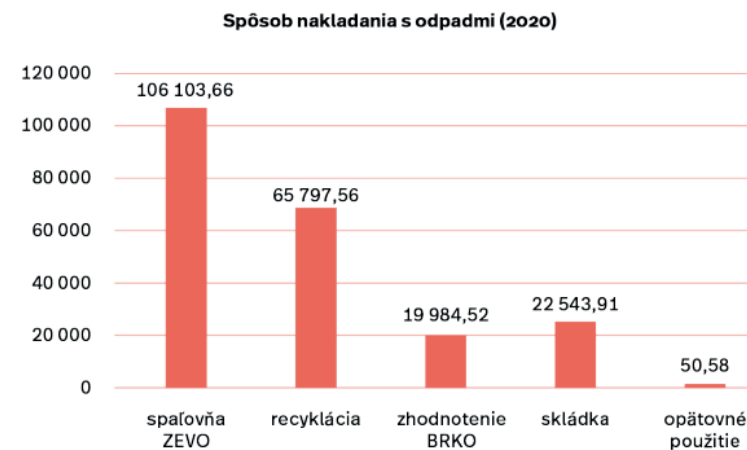
Východisko 2: Mesto nevyužíva možnosti zhodnocovania odpadu do maximálnej možnej miery

V roku 2020 tvorilo skládkovanie 11 % z podielu spracovania odpadu. 49 % percent odpadu bolo spracovaných na energetické zhodnotenie a triedenie bolo na úrovni iba 31%.²¹⁹ Napríklad porovnateľná Ľubľana má mieru triedenia na úrovni až 85 %.

Hlavné mesto Bratislava dlhodobo patrí medzi mestá s najnižšou mierou skládkovania. Vďaka zariadeniu na energetické zhodnocovanie odpadov sa v Bratislave skládkuje len desatina všetkých komunálnych odpadov, čo je výrazne menej ako 50 % – národný priemer. Cieľom Bratislavy je dosiahnuť a udržať mieru skládkovania na úrovni do 10 %.

²¹⁹ Ibid.

GRAF 35 Podiel jednotlivých činností nakladania s odpadmi (2020)



Zdroj dát: Bratislava – mesto bez odpadov: Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 – 2026. 2021.

Podľa analýzy Inštitútu environmentálnej politiky (IEP) „Čo s odpadom v Bratislave“ bude počas rokov 2025 až 2045 produkcia komunálneho odpadu v Bratislave medziročne rásť v priemere o 2,5 % a miera recyklácie stúpne.²²⁰ Rast produkcie komunálnych odpadov bude ťahaný vyššou spotrebou domácností a vyšším počtom obyvateľov. Zavedenie opatrení zároveň mení štruktúru nakladania s odpadom a bude zvyšovať mieru recyklácie. Zvyšovanie cieľov pre triedený zber, povinnosť triedeného zberu kuchynského bioodpadu a zálohovanie jednorazových nápojových obalov znižujú produkciu nevytriedeného zmesového komunálneho odpadu a zároveň zvyšujú mieru triedenia a recyklácie.

V roku 2020 bolo vyzbieraných takmer 20 000 ton záhradného odpadu a 1 000 ton kuchynského odpadu, čo predstavuje 10,5 % komunálneho zo všetkého odpadu. Pritom vieme, že bioodpad tvorí až 45 % množstva komunálneho odpadu. Správnym triedením bioodpadu na jednej strane môžeme znížiť množstvo komunálneho odpadu, na

²²⁰ SLUČIAKOVÁ, S. Čo s bratislavským odpadom? Analýza nákladov a prínosov výstavby tretieho kotla v zariadení na energetické využitie odpadov OLO. 2020.

strane druhej môžeme vytvoriť kompost – živiny pre zelené plochy v meste.

Bratislava má povinnosť zaviesť zber kuchynského odpadu od roku 2023. Od roku 2021 je v Bratislave postupne spúšťaný systém zberu a zhodnotenia tohto druhu odpadu (v Lamači, Karlovej Vsi, Záhorskej Bystrici, Dúbravke, Devíne a Devínskej Novej Vsi) a do konca roku 2022 bude začatý vo všetkých mestských častiach. Mesto buduje systém zberu pre obyvateľov a vlastné zariadenia na zhodnocovanie BRKO na území mesta (kompostáreň). Produktom spracovania bioodpadu bude hnojivo (kompost alebo digestát), ktoré bude mesto využívať na svojom území, alebo ho ako certifikované hnojivo bude možné poskytovať obyvateľom mesta.

V zmysle balíčka obehového hospodárstva v roku 2025 budú mať krajiny EÚ povinné triedenie a zber textilu. V súčasnosti na to legislatíva na území Slovenska nie je upravená, no mesto sa bude na tento systém postupne pripravovať napr. dobrovoľným zberom textilu v rámci rôznych projektov. Mesto postupne zavedie systém zberu a nakladania s kuchynskými olejmi od obyvateľov.

Mesto prevádzkuje zariadenie na energetické využívanie odpadu, ktorého životnosť končí v roku 2027 a je nevyhnutná jeho modernizácia. Celkové množstvo dodanej elektrickej energie do rozvodnej siete je v súčasnosti na úrovni 37,2 GWh/rok, čo nie je maximálna možná miera zhodnotenia odpadu. Toto zariadenie zároveň nedodáva nijaké teplo do sústavy, čo predstavuje významné energetické straty a nevyužitý finančný príjem pre mesto. Vďaka v súčasnosti neexistujúcim dodávkam tepla do tepelnej sústavy je možné získať približne 4 milióny eur ročne, vďaka zvýšenej efektívnosti výroby elektrickej energie je možné získať 4,7 miliónov eur ročne (oproti 1,5 miliónom za rok 2021).

Cieľom je, aby malo mesto moderné a efektívne zariadenie na energetické zhodnocovanie odpadov, ktoré bude spĺňať a dodržiavať najprísnejšie environmentálne štandardy. Do roku 2027 bude mať mesto zrekonštruované ZEVO podľa návrhu, ktorý bol vybraný na základe vopred stanovených environmentálnych a ekonomických kritérií. Táto rekonštrukcia bude zrealizovaná s cieľom využitia energie, ktorá vzniká pri procese spaľovania odpadu, a to energie elektrickej a najmä tepelnej. Cieľom mesta je, aby energia, ktorá vzniká z procesu energetického zhodnocovania odpadov, bola využitá ako teplo pre

obyvateľov. ZEVO teda bude napojené do bratislavskej teplárenskej sústavy.

V meste sa vyskytujú aj ilegálne skládky odpadu. Hoci mesto pracuje na ich odstraňovaní, príčinou ich vzniku, okrem ceny za legálnu likvidáciu odpadu, môže byť aj nedostatočná dostupnosť zberných dvorov. V súčasnosti sa na území mesta nachádza 13 zberných dvorov, pričom nie sú rovnomerne zastúpené v jednotlivých mestských častiach. Obyvatelia potrebujú kvalitnú infraštruktúru v odpadovom hospodárstve v rozumnej dostupnosti na to, aby nevyhadzovali veci do zmesového odpadu alebo na ilegálne skládky odpadu. Rozšírením zberných dvorov mesto zvýši šancu, že odpad bude ďalej zhodnotený.

Mesto v roku 2021 začalo s projektom opätovného použitia pomocou mestského reuse centra. Pilotný projekt umožnil opakované použitie 4,5 tony potenciálneho odpadu pomocou mestských reuse centier. Pilotný projekt ukázal potenciál využitia týchto centier, keďže opätovné použitie predstavuje nielen hodnotné využitie vyhodnených vecí, no taktiež sociálnu službu. Jedinečnosť projektu Reuse centra spočíva aj v sociálnom rozmere. V spolupráci s oddelením sociálnych vecí na bratislavskom magistráte chce mesto vytvoriť tzv. „nábytkovú banku“. Nábytok, ktorý bude vyzberaný v rámci zberu od obyvateľov, bude možné využiť pri zariaďovaní bytov sociálneho bývania. Takýmto spôsobom sa podporia sociálne znevýhodnení obyvatelia a obyvateľky mesta. Zároveň bude môcť Reuse centrum nadviazať kontakt na organizácie, s ktorých pomocou sa identifikujú ľudia v núdzi a následne by sa im poskytli potrebné veci. Reuse centrum taktiež poskytne pracovnú príležitosť ľuďom, ktorí sú znevýhodnení, či už zdravotne alebo sociálne.

Stratégia Reuse centra je postavená na jeho komplexnom začlenení do zdravého fungovania mesta, a to tým, že v sebe spája nielen environmentálny, ale aj sociálny a ekonomický rozmer.

Východisko 3: Vysoká miera nekoordinovaných a neplánovaných rozkopávkov ciest a chodníkov rôznymi prevádzkovateľmi

Rozkopávkové práce sú prirodzeným javom v meste; znamenajú, že sa mesto rozvíja do nových lokalít, že sa obnovujú alebo opravujú zastarané prvky sieťovej infraštruktúry. Avšak problém nastáva, keď sú

rozkopávky príliš časté a neplánované. Stavebná aktivita v Bratislave je relatívne intenzívna, z čoho vyplývajú aj intenzívne rozkopávkové práce. Rozkopávky sú nevyhnutnosťou pre pokládku novej, modernizáciu existujúcej infraštruktúry či opravu havarijných stavov. V zemi sa nachádza obrovské množstvo infraštruktúry, o ktorú je potrebné sa starať. Voda a kanalizácia, elektrina, internet, verejné osvetlenie – to všetko sú služby, ktoré denne využívame a sú vedené práve pod našimi nohami.

Technická infraštruktúra v meste pozostáva predovšetkým z nasledovných typov infraštruktúry:

- Kanalizácia a vodné potrubia – vedené pod zemou. Táto technická infraštruktúra je spravovaná a vlastnená Bratislavskou vodárenskou spoločnosťou a. s. (BVS), v ktorej mesto vlastní takmer 60 % podiel.
- Plynovody – spravidla vedené pod zemou. Plynovody sú spravované a vo vlastníctve SPP – distribúcia, a. s. SPP – distribúcia nie je v portfóliu mestských podnikov a je vlastnená spoločnosťou SPP – infrastructure a. s., kde je väčšinovým vlastníkom (51%) Slovenský plynárenský priemysel (100 % akcionár je Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky).
- Napájanie verejného osvetlenia – spravidla vedené pod zemou, no miestami aj nad zemou. Túto infraštruktúru spravidla vlastní a spravuje mesto, no technickú prevádzku a údržbu v režime 24/7 vykonáva súkromná spoločnosť Yunex s.r.o. (bývalý Siemens s.r.o.). V roku 2022 bola založená spoločnosť Technické siete Bratislava a. s. so 100 % vlastníctvom mesta, ktorá začne postupne zabezpečovať okrem iného aj obnovu a prevádzku verejného osvetlenia.
- Napájanie trakčných stĺpov – základná konštrukcia trolejového vedenia pre električkové a trolejbusové trate. Táto konštrukcia je napájaná pod zemou. Vďaka využitiu doplnkového výložníka môžu plniť súčasne funkciu osvetľovacích stožiarov verejného osvetlenia. Mesto trakčné vedenia vlastní, DPB má trakčné stĺpy v správe.
- Telekomunikačné siete – vedené pod zemou, prevádzkované a vlastnené tretími stranami. V tomto segmente vystupujú desiatky hráčov – od veľkých dodávateľov až po menšie regionálne firmy.

- Metropolitná optická sieť – vedená pod zemou, aj na zemou. Táto sieť je vlastnená a prevádzkovaná mestom.
- Elektrické vedenie – vedené pod aj nad zemou. Distribučná sieť je budovaná a spravovaná Západoslovenskou distribučnou a. s. (ZSD), ktorá nie je v portfóliu mestských podnikov. ZSD je vlastnená Západoslovenskou energetikou, kde je 51% vlastníkom Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. Nadradená prenosová električná sústava je v správe Slovenskej električnej a prenosovej sústavy, a.s. (SEPS).

Investičný dlh mestskej technickej infraštruktúry

Mesto alebo mestské podniky spravujú a vlastnia technickú infraštruktúru prakticky na celom území mesta. Hoci z toho vyplýva veľký potenciál pri kontrole pokládok a rekonštrukcií sietí, plynú z toho aj záväzky kontinuálnej správy a obnovy. Vďaka dlhodobému nedostatku financií sa na tejto infraštruktúre naakumuloval obrovský investičný dlh. Ten je v súčasnosti odhadovaný na úrovni 356 miliónov²²¹ eur v prípade vodárenskej infraštruktúry spravovanej mestskou spoločnosťou BVS a na úrovni približne 80²²² miliónov v prípade infraštruktúry osvetlenia. Ostatné časti technickej infraštruktúry (napr. trolejové vedenie, električkové trate) sú riešené v im prislúchajúcich častiach. Súčasný stav a správa technickej infraštruktúry v meste nezodpovedá potrebám modernej doby. Veľká časť infraštruktúry je zastaralá, čo spôsobuje zbytočne vysoké náklady na údržbu a opravu. Prítom systematické odbúravanie investičného dlhu v jednom type väčšej podzemnej infraštruktúry predstavuje príležitosť na novo budovať, resp. meniť aj ostatné prvky technickej infraštruktúry na danom úseku. Rovnako je možné systematicky meniť povrchy práve na miestach, kde sa chystá rozsiahlejšia investícia do technickej infraštruktúry. Detailnému popisu investičného dlhu jednotlivých zložiek mestskej technickej infraštruktúry sa venujeme nižšie.

²²¹ Interné dáta od BVS.

²²² Interné dáta od Technických sietí Bratislava. Investičný dlh v tomto prípade predstavuje kapitálové finančné zdroje ktoré sú potrebné, aby neboli technické zariadenia prevádzkované po dobre svojej efektívnej životnosti (svietidlá, stožiare verejného osvetlenia, káble).

Nekoordinovaný a nesystematický prístup k rozkopávkam v meste

V súčasnosti neexistuje jednotný koordinovaný prístup k pokládkam sietí a k rozkopávkam komunikácií na území mesta. Uvedený problém pramení najmä z absencie hlavného koordinátora s náležitými personálnymi kapacitami a kompetenciami. Pritom túto rolu by prirodzene malo hrať hlavné mesto, keďže väčšina ciest (1. a 2. triedy) je pre veľkú technickú infraštruktúru spravovaná práve mestom. Situácia je však skomplikovaná aj tým, že správu menších ciest (3. triedy a miestne cesty) vykonávajú mestské časti.

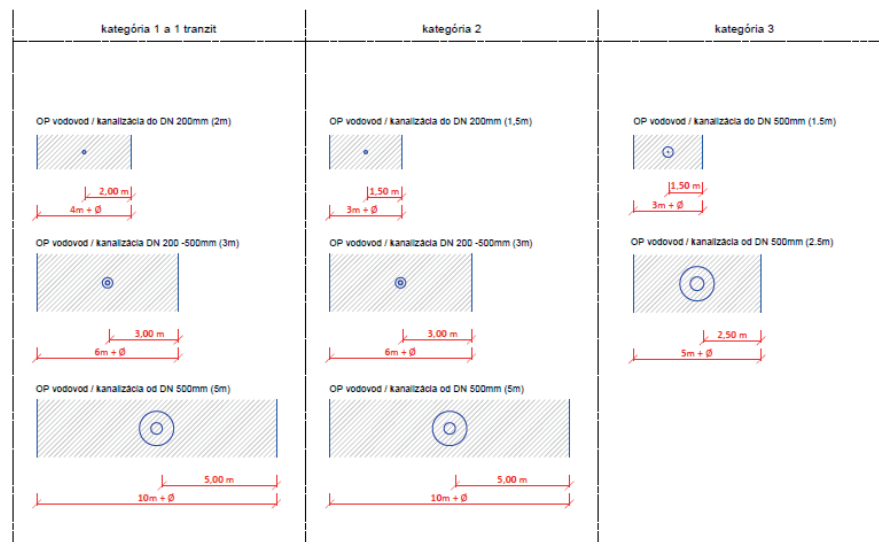
Nekoordinovaná pokládka či rekonštrukcia sietí je nákladná pre samotných podnikateľov v oblasti sieťových odvetví (nedosahujú synergiu pri zdieľaní nákladov na rozkopávky či nešetria čas pri spoločných povoľovacích konaniach). Nekoordinované rozkopávky pritom nadmerne zaťažujú užívateľov komunikácií a verejných priestorov – chodcov, cyklistov, používateľov verejnej dopravy alebo individuálnej automobilovej dopravy. Prach, hluk, obmedzenia mobility, nekvalitný návrat povrchov do pôvodného stavu (použitie rôznych materiálov, v rôznom čase, v rôznej kvalite) vedie k fenoménu zvanému „bratislavská asfaltová vzorka“ (*patchwork*) – to všetko sú negatívne dôsledky rozkopávok.

Veľkým problémom pri pokládkach sietí a rozkopávkach všeobecne je interferencia týchto prác so zeleňou. Legislatíva jednoznačne uvádza, že zeleň predstavuje až druhotný záujem – technickým sieťam sa priznáva ochranné pásmo, v ktorom nemožno sadiť. V závislosti od typu infraštruktúry je ochranné pásmo rozličné. Správcovia týchto sietí majú zákonnú²²³ povinnosť tieto ochranné pásma dodržiavať pri odsúhlasovaní projektovej dokumentácie a následne tieto pásma udržiavať v želanom stave. Vodovodné a kanalizačné potrubia majú ochranné pásmo od stredovej osi v polomere od 1,5 metra až po 10 metrov, elektrické vedenie 1,5 – 3 metre a plynárenské zariadenia 1,5 metra až 12 metrov.

²²³ Na ochranu verejných vodovodov a verejných kanalizácií pred poškodením sa vymedzuje podľa § 19 zákona č. 442/2002 Z.z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z.z. o regulácii v sieťových odvetviach pásmo ochrany; Ochranné a bezpečnostné pásma energetických zariadení stanovuje zákon č.70/1998 Z.z. o energetike a o zmene zákona č.455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov; Na ochranu plynárenských zariadení sa zriaďujú podľa §27 energetického zákona.

OBRÁZOK 25 Príklad ochranných pásiem vodovodnej a kanalizačnej siete BVS z pripravovaných princípov a štandardov pojednávajúcich o prvkoch podzemnej infraštruktúry.

Štandardy vodovodnej a kanalizačnej siete BVS



Zdroj dát: Pripravované princípy a štandardy pojednávajúce o prvkoch podzemnej infraštruktúry, Metropolitný inštitút Bratislava

Tento konflikt záujmov pri pokládkach a rozkopávkach je pritom zjavný nielen pri permanentných riešeniach, kde sa položením nových sietí znemožní výsadba v dôsledku ochranných pásiem sietí, ale taktiež aj v prevádzkovej rovine – často dochádza k poškodeniu stromov a koreňovej sústavy pri neodborne vykonaných prácach. Existujú pritom technické riešenia, ktoré dokážu zladit existenciu technických sietí a zelene (stromov). Tie sa dajú rozdeliť do 3 typov²²⁴:

- výsadba do prirodzeného terénu s nespevneným povrchom (inštalácia zariadenia pre zavlažovanie a prevetranie koreňového systému, zavlažovacia misa) – najlacnejšie riešenie;

²²⁴ Pripravované princípy a štandardy pojednávajúce o prvkoch podzemnej infraštruktúry.

- výsadba do prirodzeného terénu so spevneným povrchom (výsadbové plochy v chodníkoch a medzi parkovaním), vysádzanie do štruktúrneho substrátu so zariadením pre zavlažovanie a prevetrávanie – dražšie riešenie;
- výsadba do prirodzeného terénu v spevnených plochách parkovísk, ulíc a námestí (stromy v pochôdných a pojazdných mrežiach) – vysádzanie s použitím prekoreňovacích buniek a zariadením pre zavlažovanie a prevetrávanie – najdražšie riešenie.

Tieto riešenia sa však v súčasnosti štandardne nepoužívajú a prevádzkovatelia sieťových odvetví nie sú povinní tieto riešenia uplatňovať. Mesto by malo byť schopné vynútiť podmienky, za ktorých sa zeleň dostatočne chráni a prioritizuje minimálne na rovnakej úrovni ako technická infraštruktúra, ktorá má v súčasnosti zákonnú prednosť.

Pre správcu infraštruktúry predstavujú spätné úpravy komunikácie po rozkopávke nemalý finančný náklad. Na druhú stranu v meste je veľké množstvo hráčov, ktorí zdieľajú miesto vedenia infraštruktúry – infraštruktúru poskytujú všetci vyššie spomínaní mestskí aj nemestskí aktéri. Synergický efekt pokládky je však veľmi málo využívaný. Iba malé množstvo sa deje v kooperácii 2 a viacerých subjektov, hoci do určitej miery sa tieto rozkopávky už v súčasnosti organicky centralizujú v réžii súkromných aktérov. Prevádzkovatelia sieťových odvetví a ani mestské časti ako správcovia komunikácií nie sú povinní poskytovať informácie o plánovaných rozkopávkach.

Zároveň mesto zverejňuje vlastné plánované rozkopávky či rekonštrukcie (obnovy povrchov) komunikácií len na príliš krátke obdobie – obvykle len 1 rok vopred, pričom plány navyše podliehajú zmenám. Nie všetky podniky sú schopné takto agilne prispôbiť svoje plány, a preto by sa mesto malo snažiť zverejňovať plánované zámery s oveľa dlhším horizontom, najmenej na 3 roky dopredu, čo umožní aj prevádzkovateľom sieťových odvetví náročných na plánovitú prípravu (kanalizácia, vodovody, plynovody) lepšie skoordinať rozkopávky a pokládky sietí.

Mesto by sa súčasne malo usilovať o úpravu legislatívy, aby malo kompetencie vyžadovať skoré poskytovanie investičných zámerov od prevádzkovateľov sieťových odvetví či mestských častí. Zo skúseností je však známe, že tieto zámery sú viacerí prevádzkovatelia aj mestské časti ochotné poskytovať aj dobrovoľne. Koordinačná rola

mesta by preto mohla spočívať v prevádzke systému, ktorý by tieto zámery integroval a zladzoval.

Jedným z nástrojov na motivovanie poskytovateľov sieťových služieb k lepšej koordinácii je, okrem prevzatia aktívnej koordinačnej roly zo strany mesta, úprava sadziieb za dane a poplatky spojené s rozkopávkami. V súčasnosti sa na rozkopávky uplatňujú dve platby: jedna z titulu úhrady správneho poplatku na základe zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch²²⁵ a druhá z titulu úhrady dane za užívanie verejného priestranstva na základe zákona č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady.²²⁶

Zatiaľ, čo mesto nedokáže výrazne meniť sadzby správnych poplatkov v zmysle zákona o správnych poplatkoch, má voľnú ruku pri úprave sadziieb dane za užívanie verejného priestranstva v zmysle § 33 zákona o miestnych daniach. Súčasnú všeobecne záväznú nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 15/2012 o dani za užívanie verejného priestranstva (ďalej len „VZN č. 15/2012“) bližšie upravujúce sadzbu dane z tohto pohľadu nevyužíva dostatočne legislatívne možnosti, aby sadzby pôsobili motivačne pre koordináciu viacerých subjektov, urýchlenie nápravy do pôvodného stavu či kvalitnú obnovu do pôvodného stavu. Nízke sadzby pre krátkodobé rozkopávky, stredne vysoké pre stredne trvajúce rozkopávky a, naopak, vysoké sadzby pre dlhé rozkopávky by mohli ekonomicky motivovať prevádzkovateľov sieťových lepšie plánovať a koordinovať rozkopávky. Zavedením progresívnejšej dane za užívanie verejného priestranstva by mohli byť prevádzkovatelia sieťových odvetví viac motivovaní skoordinať sa, a tak si deliť tento náklad.

V rokoch 2015–2021 bolo v priemere na komunikáciách magistrátu vykonaných 422 rozkopávok, z toho až 53% bolo vykonaných v dôsledku havárie. K havarijnej rozkopávke dochádza z viacerých dôvodov. V prvom rade to je dlhodobý investičný dlh na podzemnej infraštruktúre, ktorý sa na mestom (alebo jeho podnikmi) vlastnenej infraštruktúre vyšplhal na približne 600–650 miliónov eur.

²²⁵ Ďalej len „zákon o správnych poplatkoch“. Samotný sadzobník poplatkov je upravený v rozhodnutí primátora hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 21/2021 o sadzobníku správnych poplatkov za povolenie na zvláštne užívanie miestnych ciest I. a II. Triedy.

²²⁶ Ďalej len „zákon o miestnych daniach“.

Častým dôvodom býva aj relatívna výhodnosť havarijnej opravy oproti oprave plánovanej. V prípade plánovanej opravy mesto musí vydať povolenie na rozkopávku a komunikácia musí byť daná do pôvodného stavu. V prípade havarijnej opravy je nutné vykonať opravu okamžite a teda povoloňovací proces sa výrazne skraca.

Príležitosti

Potreba modernizácie sietí zároveň otvára príležitosti pre nový prístup a vybudovanie infraštruktúry, ktorá urobí z Bratislavy odolnejšie, informovanejšie a udržateľnejšie mesto schopné efektívne zhodnocovať zdroje a čeliť výzvam budúcnosti. Táto zmena sa pritom okrem zvýšeného komfortu v dôsledku zriedkavejších rozkopávok môže odraziť v niekoľkých úrovniach.

V prvom rade ide o zakladanie novej infraštruktúry. Mesto, jeho podniky a ďalší prevádzkovatelia môžu modernizovať vlastnú infraštruktúru, ako aj vnútorné predpoklady preto, aby sa rozkopávky minimalizovali. Napríklad centralizácia sietí sa dá dosiahnuť aj pomocou tzv. káblovodov²²⁷ a kolektorov.²²⁸ Tieto nástroje v súčasnosti nie sú dostatočne využívané – dokonca v súčasnosti ani nie je zmapované, akým množstvom (dĺžkou) káblovodov mesto disponuje. Čo sa týka kolektorov, tých mesto prevádzkuje cca 16 km a väčšina z nich sú pomerne novovybudované. Mesto by malo pokračovať v pokladaní svojich sietí v synergii s ostatnými prevádzkovateľmi sieťových odvetví, ako aj zmapovať káblovody a pokračovať v budovaní káblovodov a kolektorov.

Za druhé, mesto môže v dôsledku rozkopávok pristúpiť k skvalitneniu povrchov. Keď dochádza k významným rozkopávkovým prácam, je na mieste zvážiť komplexnejšie realizácie povrchov v štandarde podľa manuálov vytvorených Metropolitným inštitútom Bratislavy.²²⁹

²²⁷ Tvárniová sieť uložená pod povrchom zeme, spravidla v hĺbke 0,5 m až 1 m, pozostávajúca z niekoľkých otvorov integrovaných do jedného celku (telesá) s manipulačnými šachtami (kábové šachty). Účelom káblovodu je inštalácia káblov, HDPE rúr, alebo multirúr. Teleso káblovodu je vytvorené z betónu alebo polyetylénu. Káblovod je podzemná (podpovrchová) líniová stavba v zmysle Stavebného zákona. Jej priebeh je členený na úseky vymedzené manipulačnými šachtami (kábovými šachtami), určenými na manipuláciu a inštaláciu vedení, káblov a rúr.

²²⁸ Pochôdzí káblovod s vyššou kapacitou a lepšou možnosťou údržby sietí nachádzajúcich sa tu. Spravidla sa nachádza v hĺbke 5 m a viac.

²²⁹ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Manuál verejných priestorov.*

Avšak takéto skvalitnenie verejného priestoru nie je v súčasnosti legislatívne vymáhateľná požiadavka, keďže existuje len povinnosť stavebníka navrátiť povrch komunikácie do pôvodného stavu. Pritom však investícia do nových povrchov (najmä dlažba) prináša nielen lepšie parametre z hľadiska estetiky, jednotnosti povrchov, odtekania vody, trvácnosti povrchov, debarierizácie, ale prináša aj možnosť opätovného otvárania a zatvárania chodníkov a komunikácií bez toho, aby bol povrch esteticky degradovaný. K tomuto by mohla aktérom pomôcť pozitívna motivácia k odovzdaniu verejného priestoru v želanom stave. Mesto by malo pracovať na legislatívnom či zmluvnom riešení tejto situácie.

Tretou veľkou príležitosťou pri budovaní a obnovovaní technickej infraštruktúry je budovanie doplnkových služieb k technickej infraštruktúre. Mesto či jeho podniky môžu rozširovať svoje služby v napojení na novú či skvalitnenú technickú infraštruktúru: optická sieť pod zemou, nabíjacie stanice vychádzajúce zo stĺpov verejného osvetlenia na miestach, kde sú parkovacie státiá či nové senzory mapujúce najrôznejšie javy v meste. Týmto témam sa osobitne venujeme nižšie.

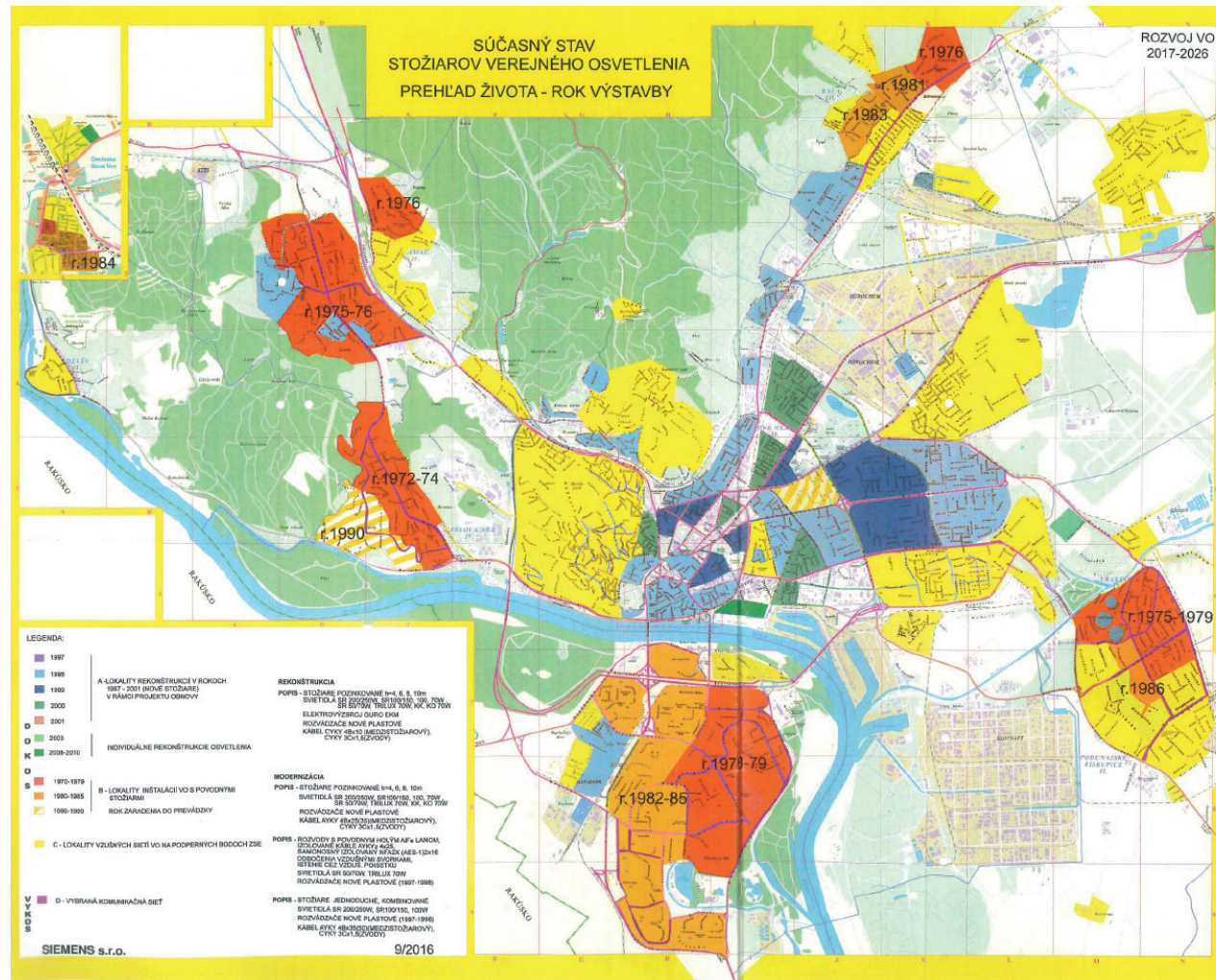
Východisko 4: Nízka kvalita verejného osvetlenia

Bratislava v súčasnosti disponuje 48 500 svetidlami. Tieto svetidlá sú v správe Bratislavy, avšak dlhodobým zmluvným prevádzkovateľom je externá firma Yunex, s. r. o. (predch. Siemens, s. r. o., či Siemens Mobility, s. r. o.). Bratislava si teda v súčasnosti outsourcuje správovské služby.

V rámci modernizácie osvetľovacej sústavy v rokoch 1997-2000 prebehla kompletná výmena svetidiel, ktoré sú dnes technicky a energeticky zastarané. V období 2018-2021 bolo modernizovaných približne 10 % osvetľovacej sústavy s využitím energeticky efektívnej LED technológie.

V Bratislave sa nachádza aj 33 000 osvetľovacích stožiarov, 5 000 trakčných stožiarov (v správe DPB), 6 500 distribučných stožiarov, 1 600 km podzemného kábového vedenia a 200 km vonkajšieho nadzemného vedenia. Veľká časť z tejto infraštruktúry je v pôvodnom stave zo 70. a 80. rokov. Čiastočná obnova na určitých úsekoch prebiehala v rokoch 1997-1999 a 2000-2010. V období 2010-2020 bolo obnovených viac ako 12 % (4 200 kusov) nosnej sústavy (stožiarov)

OBRÁZOK 26 Mapa verejného osvetlenia v Bratislave s vyznačením, kedy boli svietidlá a stožiare obnovované



PRACOVNÁ VERZIA

PRACOVNÁ VERZIA

VYSVETLIVKY

Komplexná výmena svietidiel, stožiarov a káblov r. 2000-2010

Komplexná výmena svietidiel, stožiarov a káblov r. 1997-1999

Výmena svietidiel r. 1997-2000, stožiare a káble z 80. rokov*

Výmena svietidiel r. 1997-2000, stožiare a káble zo 70. rokov*

Výmena svietidiel r. 1997-2000, stožiare vo vlastníctve ZS-DIS (betónové)

*Pozn.: Stožiare boli čiastočne menené v rámci „sanácií“ (2009-2020) v objeme 4 200 ks

Zdroj dát: Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

verejného osvetlenia. Napájacie rozvody (káblové vedenia uložené v zemi) boli rekonštruované len v individuálnych prípadoch.

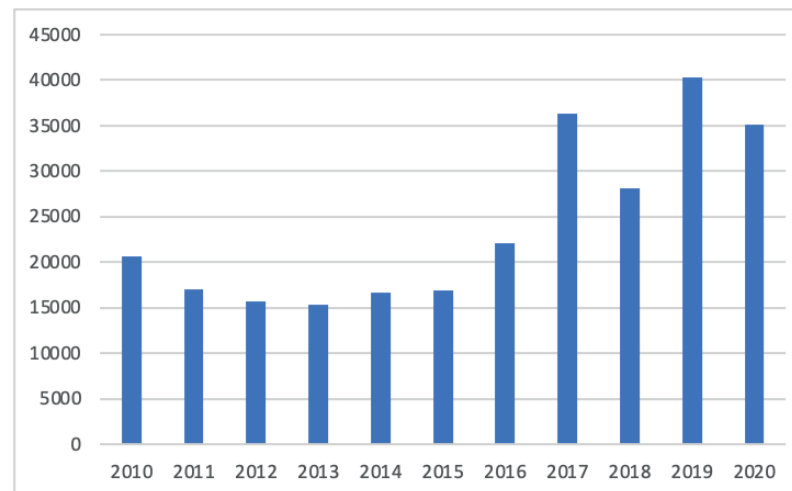
Napriek čiastočným rekonštrukciám si verejné osvetlenie vyžaduje systematickú modernizáciu – bratislavské verejné osvetlenie je do veľkej miery morálne a technicky zastarané. Zastarané verejné osvetlenie pritom vykazuje zvyšujúcu sa mieru poruchovosti osvetlenia, ktorá vedie k nasledovným negatívnym javom:

- Nižšia miera osvetlenia ulíc a komunikácií v dôsledku porúch vedie k zvýšeniu dopravných rizík či celkovej bezpečnosti obyvateľov/iek vo večerných a nočných hodinách.
- Zastarané lampy, no tiež zastarané technológie verejného osvetlenia neumožňujú reguláciu intenzity osvetlenia, čo vedie k svetelnému smogu. Podobne nevhodné (napr. guľovité) tvary lámip smerujú svetlo často do okien obyvateľov.
- Zastarané technologické riešenia vedú aj k vysokej energetickej náročnosti verejného osvetlenia. Dnes používané technológie sú významne šetrnejšie k spotrebe elektrickej energie aj nenáročnejšie na údržbu. Z týchto dôvodov je dnes prevádzkovaný systém verejného osvetlenia prevádzkovo a finančne nákladný.
- Napokon zastaraný systém verejného osvetlenia negatívne vplýva na kvalitu verejného priestoru – toto súvisí nielen so samotným svetlom, ale aj s kvalitou stĺpov verejného osvetlenia a ich bezprostredného okolia.

Poruchovosť svietidiel vykazuje výrazne zhoršujúci sa trend. V roku 2013, kedy bola poruchovosť najnižšia, bolo vo všetkých mestských častiach hlásených 15 385 porúch. V roku 2019, kedy bolo vykazovaných zatiaľ najviac porúch, ich bolo až 40 284 (pozri štatistiku počtu poruchových hlásení).

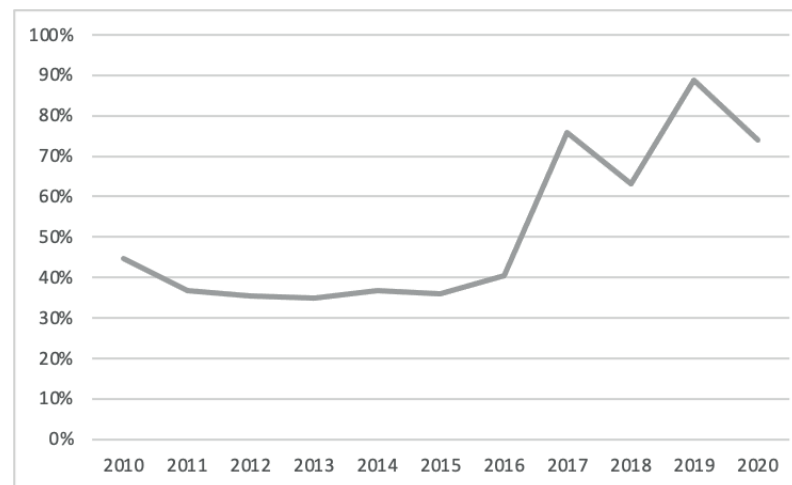
To znamená, že k celkovému počtu 45 262 svietidiel bolo nahlásených takmer rovnako veľa (89 %) porúch. Neznamená to jednoznačne, že také množstvo svietidiel bolo aj reálne nefunkčných (jedno svietidlo mohlo byť nahlásené viackrát počas roka), ale štatistika ukazuje stúpajúci trend poruchovosti.

GRAF 36 Vývoj počtu poruchových hlásení verejného osvetlenia (2010 – 2020)



Zdroj dát: Vlastné spracovanie

GRAF 37 Pomer poruchových hlásení k celkovému počtu svetelných bodov



Zdroj dát: Vlastné spracovanie

V súčasnosti je celkový dlh na verejnom osvetlení odhadovaný v hodnote približne 81 miliónov eur. Z toho 12,9 milióna vo svietidlách, 16 miliónov v stožiaroch a 52,5 milióna káblov. Keďže množstvo verejného osvetlenia bolo rekonštruovaného v pomerne dávnej dobe (1997-2010), v blízkom období bude aj táto infraštruktúra zastaraná s potrebou obnovy. Investičný dlh teda bude ďalej narastať.

V roku 2022 vznikol nový mestský podnik Technické siete Bratislava s cieľom zabezpečovania údržby, riadenia, rekonštrukcie a modernizácie verejného osvetlenia v Bratislave. Prevádzka osvetľovacej sústavy bude kompletne zabezpečovaná mestskou firmou do konca roka 2023. Toto opatrenie reaguje na potrebu sanácie prehlbujúceho sa investičného dlhu, keďže v uplynulom období boli investície do tejto infraštruktúry nedostatočné. V súčasnej situácii zabezpečovanie osvetlenia bez významných investícií do obnovy nie je udržateľné.

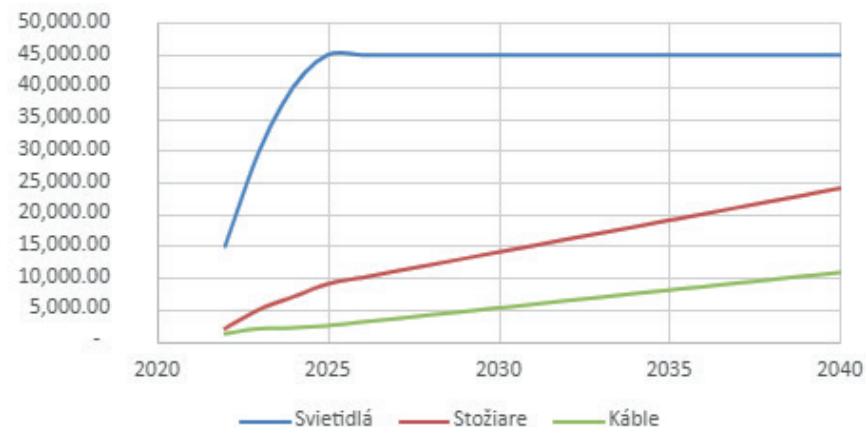
Vzhľadom k vysokej poruchovosti svietidiel je potrebné vykonať významné investície v pomerne krátkom čase. V horizonte 5 rokov je naplánované preinvestovať približne 40 miliónov eur, z čoho pôjdu investičné zdroje primárne do modernizácie samotných svietidiel (13,5 milióna eur). Osvetľovacia sústava by mala byť kompletne modernizovaná do konca roka 2025 s využitím LED technológie. Práve nasadenie LED technológie prináša zvýšenie energetickej efektívnosti zariadenia – priama úspora približne 40 % celkovej spotreby elektrickej energie, pričom nasadenie pokročilého riadiaceho systému prinesie dodatočnú úsporu približne 20 %. Práve preto budú svietidlá primárne menené ako prvé.

Spolu so svietidlami sa však budú súbežne meniť aj stožiare a káble s výhľadom do roku 2040 s celkovým finančným plnením takmer 70 miliónov eur. Do roku 2040 by sa malo vymeniť:

- 45 000 svietidiel v objeme 13,5 milióna eur;
- 24 000 stožiarov v objeme 24 milióna eur;
- 360 kilometrov káblov²³⁰ v objeme 25 milióna eur;
- riadiaci hardware a software osvetlenia v objeme 6,5 milióna eur.

²³⁰ Výmena káblov je plánovaná v synchronizácii s inými aktérmi a v rámci veľkých modernizácií elektrických tratí (Ružinovská, Vajnorská).

GRAF 38 Kumulatívny rozsah modernizácie svietidiel (ks), stožiarov (ks) a káblov²³¹ (počet káblových polí)



Zdroj dát: Technické siete Bratislava

Operačné náklady sú výrazne ovplyvňované cenou elektriny, pre rok 2022 sú odhadované v sume celkovo približne 6,3 milióna eur, z toho približne 3,9 milióna eur tvoria náklady na elektrickú energiu a zvyšok náklady na zabezpečovanie prevádzky a bežnej údržby osvetlenia. Avšak vďaka moderným technológiám použitým v nových svietidlách, úspory na energii môžu byť na úrovni až 60 % zo súčasnej spotreby pri implementácii LED technológie vrátane pokročilého riadiaceho systému. Tieto úspory môžu byť približne 2,4²³² miliónov eur ročne od roku 2025, kedy budú všetky svietidlá vymenené.

S rekonštrukciou verejného osvetlenia a jeho stožiarov je spojený aj potenciál na zvýšenie kvality a dizajnu samotných stožiarov verejného osvetlenia. Častými problémami sú nedodržanie všeobecného princípu vzájomného súladu rôznych prvkov či v rámci jedného priestoru alebo verejných priestorov v celom meste (rôzny dizajn, farebnosť na jednej ulici), nevhodné vybranie kategórie osvetlenia

²³¹ Káble sa nebudú meniť medzi všetkými stožiarimi.

²³² Výpočet uvažuje s cenou komodity platnou pre hlavné mesto na rok 2022: 75,41 EUR bez DPH a spotrebnej dane za MWh. Vzhľadom na štruktúru ceny elektriny predpokladané úspory 60 % spotreby netvoria 60 % finančnej úspory na platbách za elektrinu.

(v mieste, kde má byť estetické osvetlenie je technické a opačne) či osvetlenie umiestnené v strede chodníkov, ktoré následne zužuje chodník. S cieľom zjednotiť štandardy verejného osvetlenia pre jednotlivé kategórie verejných priestorov vytvoril Metropolitný inštitút Bratislavy spolu s odborníkmi z magistrátu osobitnú časť Manuálu verejných priestorov – Princípy a štandardy verejného osvetlenia.²³³ Je preto dôležité nové stĺpy a ich dizajn osádzať podľa týchto princípov.

Navyše, vďaka modernizácii verejného osvetlenia môže byť ďalej rozširovaný mestský kamerový systém, modernizovaná cestná dopravná signalizácia, či osádzané rôzne čipy a senzory využiteľné na mapovanie objemu dopravy, kvality ovzdušia či hluku. Podiel pripravených stožiarov na zavedenie multifunkčného „smart“ osvetlenia podporujúce rozšírené služby je v súčasnosti na úrovni 7,5%.²³⁴ Počet stožiarov, ktoré plnia multifunkčnú úlohu (nielen ako nosič, ale poskytujú aj dátovú/napájajúcu konektivitu) je dnes minimálny a funguje zatiaľ len v režime pilotných projektov – napr. nabíjacie stanice na Železnej studničke.

Modernizácia verejného osvetlenia otvára príležitosti na skoordinovanie s implementáciou Metropolitnej optickej siete, ktorá v súčasnej dobe nepokrýva dostatočné územie mesta. Verejné osvetlenie dokáže pridať hodnotu nad rámec samotného osvetlenia. Budovaním novej a rekonštruovaním a výmenou existujúcej svetelnej infraštruktúry v zásadách o efektívnom nakladaní a hospodárení s majetkom mesta je možné rozširovať Metropolitnú optickú sieť (MOS-HMBA), ktorá v súčasnosti tvorí základnú optickú chrbticovú infraštruktúru na území Bratislavy. Zároveň vďaka flexibilitě pri vyvolaných investíciách bude možné využiť potenciál koordinácie s ostatnými zapojenými inštitúciami pri pokladaní sietí či rekonštrukcií chodníkov.

²³³ METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Manuál verejných priestorov – Princípy a štandardy verejného osvetlenia*. 2021.

²³⁴ K 1.2.2022.

Východisko 5: Nevyužitý potenciál Metropolitnej optickej siete

V súčasnosti mesto disponuje 73,3 km optických trás, čo pokrýva približne 15%²³⁵ cestných komunikácií v správe magistrátu. Pri využití synergií s plánom budovania verejného osvetlenia by mohla Metropolitná optická sieť pokrývať väčšinu územia mesta, čo by umožnilo mestu byť jedným z hlavných poskytovateľov služieb optickej dátovej siete. Pomocou optickej infraštruktúry sa tak bude dať zabezpečovať poskytovanie internetových služieb a prístupu k službám Magistrátu hlavného mesta Bratislavy s cieľom zvyšovania svojej efektívnosti, kompetentnosti a znižovaním nákladov na verejnú správu.

Rozširovanie Metropolitnej optickej siete je dôležité aj z ďalších dôvodov, ako je zvyšovanie bezpečnosti obyvateľov ďalším rozširovaním bezpečnostného kamerového systému, dopravného kamerového systému, budovanie senzorickej siete (kvalita ovzdušia, meteorologické stanice, atď.), pripájaním mestských organizácií a ich pobočiek, pripájanie cestnej dopravnej signalizácie za účelom centrálného riadenia križovatiek pre potreby záchranných zložiek ako sú PZ SR, ZZS, HaZZ a rozširovaním mestskej WiFi siete. Vďaka tomu, že verejné osvetlenie je pod trvalým napätím, je táto infraštruktúra využiteľná aj na vybudovanie siete nabíjajúcich staníc pre elektromobily.

V neposlednom rade rozširovaním MOS-HMBA je šírenie vysokorychlostného internetu pre budúce rozširovanie 5G siete. Táto sieť ma nároky na husté pokrytie (každých cca 100 m) vysielacími s vysokorychlostnou sieťou. Oblasť, ktoré doteraz neboli pokryté komerčnými prevádzkovateľmi, tak môžu byť pokryté Metropolitnou optickou sieťou, kde môžu byť voľné kapacity vybudovanej optickej trasy ponúknuté na prenájom tretím stranám. V súčasnosti je iba približne 5 mestských budov napojených na takúto sieť.

S cieľom minimalizovať náklady na osobitné rozkopávkové práce za účelom rozširovania MOS-HMBA sa bude MOS-HMBA rozširovať na miestach a v čase, kedy sa realizujú rozkopávkové práce z iných dôvodov – predovšetkým pre obnovu verejného osvetlenia či rozkopávky iných prevádzkovateľov sieťových služieb. Z týchto dôvodov môže byť mesto schopné poskytovať túto infraštruktúru za konkurenčieschopné ceny.

²³⁵ Vlastné výpočty (464 km cestných komunikácií v správe mesta Bratislava).

Zámer rozširovania MOS je zahrnutý v zámere obnovy siete verejného osvetlenia²³⁶. Technické siete Bratislava počítajú s rekonštrukciou 360 km napájacích vedení a keďže pripokládka Metropolitnej optickej siete predstavuje zanedbateľný náklad navyše, všetky tieto rozkopávky budú synergicky využité. Zároveň budú pre rozvoj optickej siete využité aj ostatné príležitosti, ktoré nie sú v súčasnosti jednoznačne kvantifikované (napríklad rozvoj a rekonštrukcia električkových a trolejbusových tratí, opravy komunikácií mesta či súkromné investície). Vďaka tomuto rozširovaniu budú postupne zapájané mestské organizácie do siete a odhadovaná finančná návratnosť pokládok je 3-5 rokov.

Východisko 6: Vodovodná a kanalizačná infraštruktúra má nakumulovaný investičný dlh

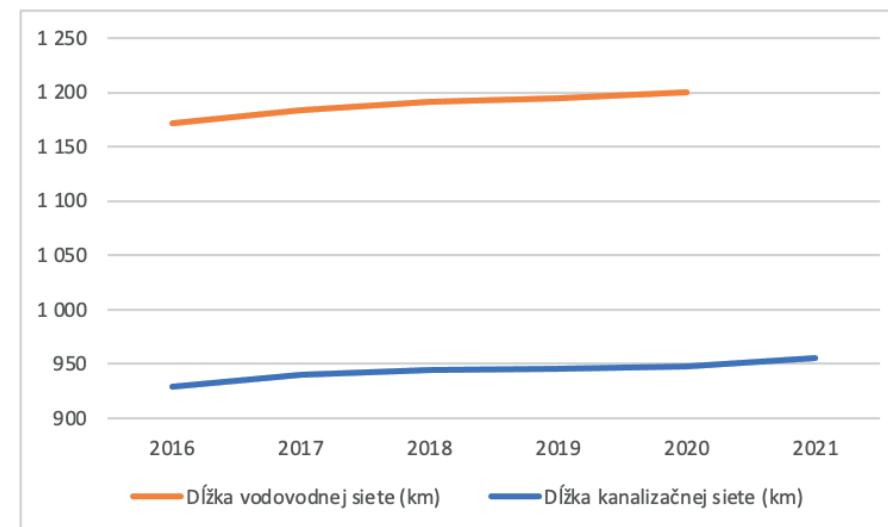
Technická infraštruktúra pre zásobovanie pitnou vodou a odvádzanie odpadových vôd je v dlhodobom nevyhovujúcom stave. Časté havarijné stavy, lokality bez napojenia na vodovodný systém, kanalizačné zberače preťažované balastnými (cudzími) vodami (napr. v prípade silných dažďov) či nepravdepodobné čistenie vpustov od napadaných nečistôt prispievajúcich k zatápaniu ulíc, to všetko sú súčasné problémy vodovodnej infraštruktúry mesta.

V súčasnosti je napojených na zásobovanie pitnou vodou 99,3 % populácie mesta a na kanalizáciu 98 % populácie. Keďže mesto sa neustále rozvíja, je potrebný konštantný rozvoj ako zásobovania pitnou vodou, tak kanalizáciou. Medzi rokmi 2016 a 2020 pribudlo takmer 29 km vodovodnej siete a medzi rokmi 2016 a 2021 pribudlo 26 km kanalizačnej siete²³⁷. Je potrebné prinajmenšom udržať súčasnú úroveň napojenosti, lebo v prípade ich zhoršenia sa stanú limitujúcim faktorom pre plánovanie ďalšej výstavby a rozvoja mesta.

²³⁶ Založenie obchodnej spoločnosti Technické siete Bratislava, a. s.

²³⁷ ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. *Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021*. 2021.

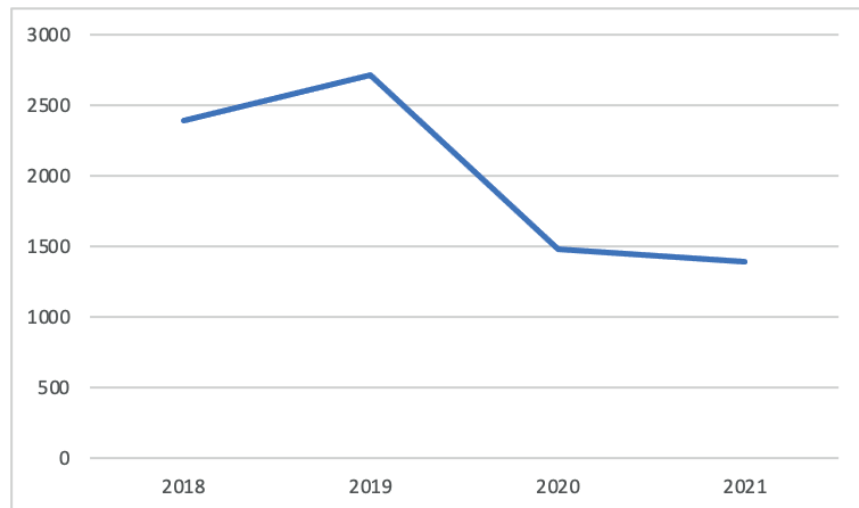
GRAF 39 Dĺžka vodovodnej a kanalizačnej siete v Bratislave. (Dĺžka vodovodnej siete za rok 2021 pre mesto Bratislava je nedostupná.)



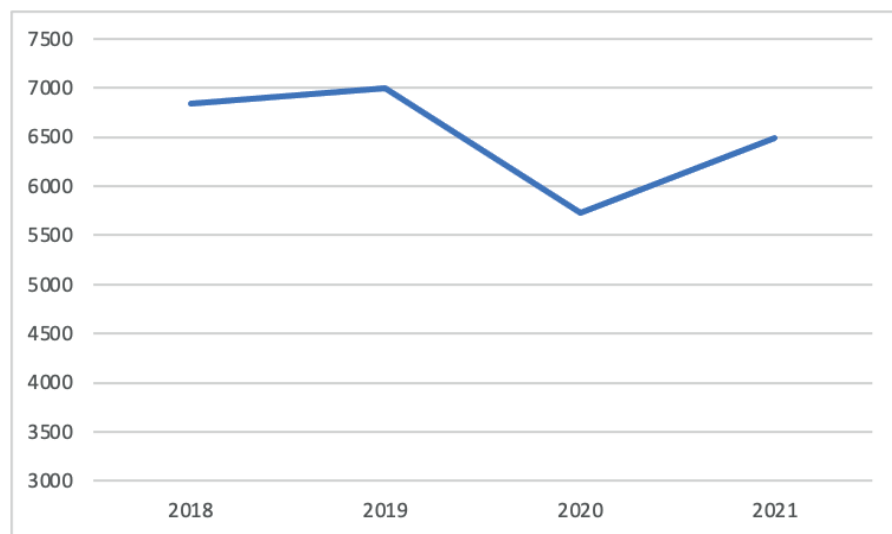
Zdroj dát: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021 a interné štatistiky BVS. Štatistický úrad Slovenskej republiky.

Veľmi problematické sú havárie vodárenského potrubia. V prípade havárie je totižto narušená dodávka vody, vzniká únik vody z potrubia a navyše je potrebná urgentná rozkopávka, čo prináša nekoordinované práce. V roku 2021 bolo 1 386 havárií vodárenského potrubia, najmenej od roku 2018.

Navyše, havárie sú často spojené s nedodržaním kvality vody (v roku 2020 bolo identifikovaných 63 takýchto incidentov) či prerušením dodávky vody (1 incident v roku 2020). Problémom je aj veľké množstvo únikov vody, nedodržania kvality vody či prípady havárií, ktoré ústili k environmentálnemu zaťaženiu (1 za rok 2020), ktoré vznikajú práve vďaka havarijným situáciám a nekvalitnej infraštruktúre potrubia. Preto je potrebné čo najväčšie obmedzenie havarijných rozkopávok vodovodného a kanalizačného potrubia dosiahnuteľné dlhodobou a kvalitnou údržbou a rekonštrukciou infraštruktúry.

GRAF 40 Počet prípadov havárie vodárenského potrubia

Zdroj dát: Bratislavská vodárenská spoločnosť

GRAF 41 Úniky vody v prepočte na 1 kilometer potrubia (m³/km/rok)

Zdroj dát: Bratislavská vodárenská spoločnosť

V súčasnosti je investičný dlh infraštruktúry vody a kanalizácie na území Bratislavy odhadnutý na 356 miliónov eur. Znižovanie tohto dlhu vďaka plánovaným investíciám opráv je dlhodobým cieľom BVS. Investičné plány na budúce roky sa však odvíjajú aj od cenotvorby regulovanej Úradom pre reguláciu sieťových odvetví (ÚRSO), ktorý priamo vstupuje do tohto procesu.

Východisko 7: Nadmerná spotreba vody

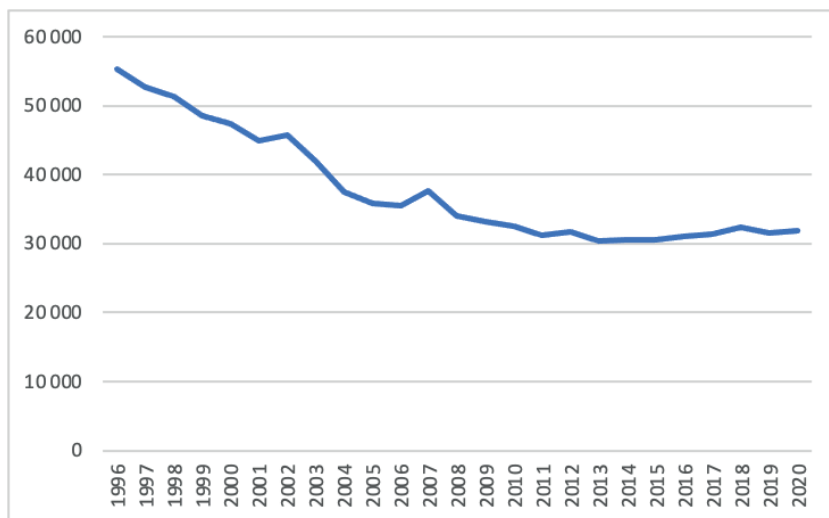
Každá spotreba vody, či úžitkovej, alebo pitnej, vytvára záťaž na životné prostredie. Voda musí byť odčerpaná zo svojho prirodzeného miesta, následne chemicky spracovaná, doručená k spotrebiteľovi, použitá, a potom vyčistená čističkou. Každý z týchto úkonov vytvára navyše aj energetickú záťaž. Je preto dôležité snažiť sa o dlhodobé znižovanie spotreby vody.

V Bratislave v súčasnosti postupne klesá spotreba pitnej vody (v absolútnych číslach, počet obyvateľov pritom rastie). Je to spôsobené najmä tým, že spotrebiče v domácnosti sa stávajú čím ďalej tým viac šetrnejšie k spotrebe vody. Avšak samotná Bratislavská vodárenská spoločnosť nie je inherentne motivovaná túto spotrebu znižovať a robiť také opatrenia, aby odberatelia vody svoju spotrebu znižovali. BVS je totiž finančne motivovaná spotrebu zvyšovať, keďže spotreba vody vstupuje do tržieb. Čím vyššia je spotreba, tým má BVS vyššie tržby. Navyše, pre samotné vodovodné potrubia je technologicky lepšie, ak sú využívané v čo najväčšej miere.

Ak zoberieme do úvahy rastúci počet obyvateľov, spotreba vody na obyvateľa v rokoch 2019 a 2020 klesla ako pri pitnej, aj pri úžitkovej vode.

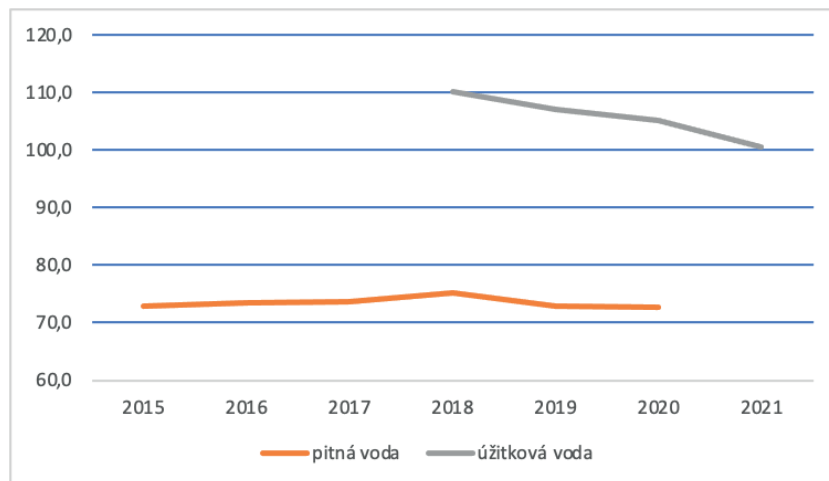
Je teda úlohou mesta a regulátora (ÚRSO), aby vytvoril také podmienky, kde je samotná BVS motivovaná spotrebu vody ešte viac znižovať. V súčasnosti totiž spoločenský záujem na šetrnom zaobchádzaní s vodnými zdrojmi nie je dosahovaný z dôvodu nesprávnej regulácie.

GRAF 42 Absolútna spotreba pitnej vody v Bratislave
(v m³ za deň)



Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky

GRAF 43 Priemerná spotreba pitnej a úžitkovej vody na obyvateľa
v Bratislave (v litroch za deň)



Zdroj dát: Bratislavská vodárenská spoločnosť, Štatistický úrad Slovenskej republiky

B.7 KULTÚRA

V rámci kapitoly Kultúra boli ako **centrálny problém** identifikované **nedostatočná ochrana a neudržateľný rozvoj kultúrnych zdrojov mesta (organizácií a infraštruktúry) a vysoký investičný a modernizačný dlh s nevyhovujúcou starostlivosťou o kultúrne dedičstvo**, vzhľadom na dlhodobé kapacitné deficity kultúry (v zmysle finančných, personálnych, priestorových kapacít) a podhodnotenie oblasti kultúry v agende mesta.

Mesto je vlastníkom a správcom objektov, ktoré sú národnými kultúrnymi pamiatkami, pamätihodnosťami, alebo sú objektami s kultúrnymi hodnotami. Zdvojená rola mesta v starostlivosti o kultúrne dedičstvo kladie na samosprávu vysoké nároky. Značný počet kultúrnych pamiatok a pamätihodností si vyžaduje pozornosť z hľadiska ich ochrany a údržby. V meste je zároveň evidovaných viac ako 570 pomníkov, pamätníkov, umeleckých diel a fontán v exteriéri mesta.

Súčasný stav pamiatkového fondu, pamätihodností na území mesta, strata viacerých pamiatkových hodnôt ako dôsledok nevhodných zásahov, alebo až zánik niektorých objektov v dôsledku intenzívnej developerskej činnosti a tiež trvalého obmedzovania finančných prostriedkov na údržbu a obnovu pamiatkových objektov, je pre budúce obdobie veľkou výzvou s cieľom skvalitniť starostlivosť o pamiatky a venovať kultúrnemu dedičstvu pozornosť, ktorá mu právom prináleží.

Chýba systematická ochrana a obnova pamiatkového fondu, sprevádzaná zlým stavom a uskladnením zbierkových predmetov (od roku 2019 buduje mesto depozitáre pre uloženie zbierkových predmetov, rekonštruuje pomocou dotácie z MK SR NKP Michalskú vežu) a neexistenciou programov na podporu vzniku diel vo verejnom priestore a revitalizáciu verejných priestorov pre kultúrne účely (pasívna rola mesta). **Množstvo významných kultúrnych pamiatok (napr. NKP Devín, NKP Gerulata, DPOH a pod.) čaká na svoju obnovu a vybudovanie zázemia, zlý je stav väčšiny budov v správe kultúrnych mestských organizácií.** Chýbajú aj projektové dokumentácie a prípravnosť na čerpanie externých zdrojov, rovnako tak príležitosti – vhodné dotačné schémy na národnej a medzinárodnej úrovni.

Postupné budovanie kapacít správy kultúry nepostačuje na plnenie kompetencií a rozvojových cieľov v súlade s potrebami mesta. Tento stav bude plne zachytený a opretý o dáta v pripravovanom prvom koncepčnom materiáli rozvoja kultúry mesta Bratislava (Konceptia udržateľného rozvoja kultúry Bratislava 2030). **Výdavky na kultúru sú deficitné, desaťročie oscilujú okolo úrovne 2 % z bežných výdavkov rozpočtu mesta a 3 % kapitálových výdavkov, ktoré nepostačujú na systematické investície do kultúry a kultúrnej infraštruktúry.** Dlhodobo nebola realizovaná výrazná investícia do vzniku novej kultúrnej infraštruktúry.

V oblasti podpory kultúrnych organizácií pôsobiacich v meste, mesto nadviazalo na tradíciu **podpory kultúry a umenia** (program Ars Bratislavis fungoval od roku 2003) vytvorením nového transparentného a moderného grantového nástroja, prostredníctvom ktorého podporuje občianske kultúrne aktivity. Napriek viac ako dvojnásobnému navýšeniu prostriedkov mesto nedokáže dostatočne uspokojiť dopyt po podpore. **Cez Nadáciu mesta Bratislavy, nový grantový mechanizmus na podporu kultúry, mesto uspokojuje 20 % dopytu žiadateľov po finančnej podpore a podporuje 31 % žiadostí.** Mesto dáva od roku 2020 dôraz aj na komunitný aspekt kultúrnych politík, podporuje

komunity prostredníctvom Nadácie mesta Bratislavy, chýbajú však doplnkové programy a aktívna spolupráca s mestskými časťami, aby boli komunity silnejšie, odolnejšie a prístupné pre všetkých.

Mesto nemá dostatok financií na zabezpečenie rozvoja príspevkových kultúrnych organizácií, ktorých je zriaďovateľom, tak aby mohli naplňovať svoje poslanie vyplývajúce zo zriaďovacej listiny. Aj u organizácií, spravujúcich mestskú kultúrnu infraštruktúru, z ktorej väčšinu tvoria národné kultúrne pamiatky sa prejavuje **modernizačný dlh a výrazné deficity v kapacitách pre zabezpečenie hlavnej činnosti a poskytovanie kvalitných služieb.** Rozpočty príspevkových organizácií tvoria 3 hlavné piliere: príspevok zriaďovateľa, príjmy z vlastnej činnosti (najmä vstupné, prenájom, predaj, poskytovanie služieb) a ostatné príjmy (sponzorské príjmy, dotácie). Príspevok zriaďovateľa na činnosť organizácií rastie, stále však nevieme dohnať deficity z minulých rokov. **Priemerný podiel príspevku zriaďovateľa na celkovom rozpočte kultúrnych organizácií predstavuje 79 %.** Priemerná finančná sebestačnosť organizácií je cca 21 percent. Veľkú časť rozpočtov predstavujú osobné náklady (mzdy a odvody). Organizácie nie sú schopné získať vlastné príjmy v miere, ktorá by ich urobila nezávislejšími od výkyvov príspevku zriaďovateľa, pričom COVID priniesol výrazný prepád v týchto príjmoch.

Príčiny centrálného problému spočívajú jednak vo vnímaní a postavení kultúry, len ako nadstavby a doplnku, pričom nie je dostatočne docenený a rozvíjaný jej sociálny a ekonomický potenciál pre rozvoj územia mesta. Spoločenská hodnota kultúry a jej každodenná prítomnosť v životoch ľudí nie je dostatočne vnímaná, čo limituje spoločenskú objednávku a zdroje na jej rozvoj. Chýbajúca kultúrna perspektíva v plánovaní udržateľného rozvoja mesta je tiež výsledkom **celkového rezortizmu v správe mesta a s tým spojeným sektorovým ukotvením kultúry.** Kultúrna politika mesta bola dlho postavená na zúženom vnímaní kultúry cez starostlivosť o kultúrne pamiatky, chod mestských príspevkových organizácií, organizovanie kultúrnych podujatí či mestských slávností (tradičná kultúrna politika mesta). Chýbajú dáta a osвета, nie sú známe a komunikované **benefity kultúry pre rozvoj celého územia, kvalitu života obyvateľov a riešenie celomestských problémov.**

Takto definovaný problém umocňuje **dlhodobá absencia zberu dát a koncepčného dokumentu v oblasti kultúry,** ktoré by pomenovali pozitívne aspekty ako aj externality dopadu kultúry na obyvateľstvo. Na základe takýchto dát by bolo možné presunúť ťažisko diskusie

o podpore kultúry z otázky nákladovosti k otázkam sociálnej, ekonomickej a environmentálnej udržateľnosti mesta. Zberu dát a plánovaniu rozvoja kultúrnej politiky nenapomáha ani **financovanie hlavného mesta a rozdelenie kompetencií medzi jednotlivé úrovne samosprávy na území Bratislavy, ktoré spôsobuje fragmentáciu zdrojov a kapacít**, ako aj politické rozhodnutia na úrovni mesta, mestských častí, kraja a štátu, pričom vzájomná spolupráca je len ťažko dosiahnuteľná. **Chýbajú systémové legislatívne nástroje na presadenie potrebných štrukturálnych zmien** vedúcich k efektívnej správe a financovaniu kultúry.

Uvedené problémy majú za následok nedostatočné zapojenie (dostupnosť a prístupnosť) rozmanitých komunit a všetkých obyvateľov do kultúrneho života mesta, nevyváženosť kultúrnej ponuky vo verejnom priestore.

Mesto nemapuje a nevyhodnocuje dostupnosť a prístupnosť kultúrnych služieb, nemá vytvorené nástroje a programy na zabezpečenie kultúrnych služieb pre marginalizované skupiny obyvateľov (s výnimkou zliav na vstupnom pre niektoré skupiny), v rámci dotačných programov len postupne zavádza medzi cieľmi a ukazovateľmi podporu a vyhodnocovanie dostupnosti kultúry (od roku 2020).

Bratislava sa do roku 2020 **nevenovala systematicky a prierezovo podpore komunit a komunitného života** (mimo okruh sociálnych politik a politik mládeže), absentoval systematický nástroj pre rozvoj kapacít komunitných aktérov (organizácie, jednotlivci), podpora infraštruktúry pre organizovanie komunitných aktivít, či zviditeľňovanie komunitných aktivít cez mediálne kanály mesta. **Absentovala finančná a materiálna pomoc, advokácia či odbúravanie byrokratických a administratívnych prekážok** v procese schvaľovania povolení pri organizovaní komunitných aktivít. Nedostatočne bol využívaný potenciál knižníc, škôl a centier voľného času pre komunitné aktivity, potreba ich otvorenosti a prístupnosti počas celého dňa. Novými politikami a nástrojmi (transformácia CVČ, program Komunity v rámci Nadácie mesta Bratislavy, Open call BKIS zameraný aj na komunitné aktivity, projekt Bratislavskí susedia a pod.) sa snaží Bratislava o postupnú zmenu.

V konečnom dôsledku je **nedostatočne využitý potenciál kultúrnych zdrojov (ľudí a miest) na posilnenie konkurencieschopnosti a sebavedomia mesta**. Mesto nerozvíja cielene svoj kultúrny profil, nerozvíja kultúrnu značku, nevie, akým mestom je a chce byť z pohľadu kul-

túry.²³⁸ Mestu **chýba zázemie a kapacity prezentačných priestorov pre lepšie služby cestovného ruchu a cezhraničnú spoluprácu.**

Absentujú mestské politiky rozvoja kultúrneho turizmu (a cestovného ruchu ako celku), spolupráca prebieha ad-hoc, prípadne je založená na tradičných väzbách. Nevyužitý je potenciál regionálnej, národnej a medzinárodnej spolupráce pri rozvoji metropolitného regiónu a Bratislavy ako hlavného mesta. **Strategická podpora kultúrnych festivalov s potenciálom pre ekonomický rozvoj a turizmus**, ktoré tvoria neoddeliteľnú súčasť kultúrnej ponuky mesta, začala v roku 2020, bez dostatočných zdrojov a poznačená pandémiou. Navyše mesto v rámci podpory uspokojí len 9 % z celkového dopytu (poskytnuté financie z celkovo žiadaných), tento trend je potrebné zmeniť. Podpora tiež naráža na zákonné limity, ako napr. nemožnosť poskytnutia viacročných grantov, predstavuje však posun oproti minulosti smerom k systematickejšiemu rozvoju prostredia.

Nie je rozvíjaná oblasť KKP a inovačný potenciál medziodvetvovej spolupráce (design, móda, architektúra, reklama, software, gastronómia, cestovný ruch, ICT digitálna ekonomika, sociálne médiá) je nevyužitý. Tu potrebuje mesto predovšetkým preskúmať dostupných datasetov pre oblasť KKP v meste Bratislava (sprístupnenie relevantných dát, tam kde sú dostupné), pomenovať konkrétne možnosti podpory KKP a limity mesta Bratislavy pre podporu KKP (legislatívne, kompetenčné, personálne, finančné, absencia dát, a pod.).

Chápanie ekosystému KKP ako diverzifikovaného organizmu, ktorého súčasťou nie sú iba firmy a jednotlivci, vykonávajúci ekonomické činnosti v oblasti kultúry, rôznych inovácií, digitálnych technológií, atď., ale aj neziskové organizácie a projekty, vzdelávacie aktivity, či komunitná činnosť prináša viaceré výzvy pri definovaní sektora ako takého, ale najmä jeho potrieb. Mesto musí pri ich identifikácii vychádzať z možností, ktoré mu jeho kompetencie a zdroje umožňujú.

Sektor **KKP čelí najmä potrebe štrukturálnych politik, ktoré ho definujú, pomenujú jeho ekosystém a budú ho podporovať** naprieč štátnou správou a jej rezortami, či inštitúciami. Riešenie tohto problému mesto samozrejme nedokáže zabezpečiť a ani by nemalo suplovať chýbajúce národné politiky a iniciatívy, ale to, čo dokáže robiť (ako aj v iných oblastiach) sú pilotné projekty, ktorými naznačí riešenie

²³⁸ Pozn.: Mesto realizuje dve väčšie kultúrne podujatie špecificky zamerané na udalosť spojenú s identitou mesta (Koronovačné slávnosti a Rímske hry), čo spôsobuje nevyváženosť v prezentácii pamäte mesta.

v rámci svojho obmedzeného územia a pôsobnosti. Takéto projekty dokáže mesto robiť jednak v nadväznosti na konkrétnu fyzickú infraštruktúru – priestory a miesta, do ktorých umiestni funkcie, súvisiace s rozvojom KKP a jednak podporou networkingu a sieťovania aktérov, ktorá povedie aj lepšiemu vymedzeniu sektora a jeho potrieb.

Východisko 1: Kultúra vnímaná ako nadstavba a doplnok, nie je rozvíjaná jej spoločenská hodnota a príspevok k rozvoju územia (chýbajúca kultúrna perspektíva v plánovaní udržateľného rozvoja mesta). Zároveň chýbajú systémové nástroje na presadenie potrebných zmien vedúcich k efektívnej správe a financovaniu kultúry.

Zabezpečenie finančných zdrojov a ich systematického využitia pre subjekty zriadenej a nezriadenej kultúry s ohľadom na ich previazanie, spoluprácu a prínos.

Napĺňanie týchto cieľov a úloh si vyžaduje adekvátne kapacity a legislatívne možnosti. Kultúrna politika mesta závisí od legislatívnych možností a kompetencií, ktoré pre správu kultúrnych zdrojov v území má. Tie v súčasnosti nie sú postačujúce. **Mesto sa nezaobíde bez viacerých zmien na národnej úrovni. V oblasti kultúry sa dlhodobo volá po reforme systému správy.**

Kompetencie mesta sú pomenované široko, až vágne, na to, aby jasne odlíšili jednotlivé samosprávne úrovne a ich rolu v rozvoji kultúry. Zároveň však legislatíva umožňuje individuálne konanie verejných správnych jednotiek (štát, mesto, kraj) na princípe partnerstva²³⁹. Decentralizácia odhalila, že veľa potenciálu vie byť v kultúrnych politikách premrhaného. Problém sa rozložil medzi viaceré úrovne, spôsoby ako riešiť následky sa hľadajú individuálne, odstraňovanie príčin je však v nedohľadne. Chýba kooperácia, pomenovanie podstaty problémov a prijímanie systematických riešení. Všetci sme ponechaní sami na seba, zdroj verejných financií je však len jeden. V takomto prostredí je priam nemožné naplňať princípy územnej spolupráce a solidarity.

²³⁹ Národné, regionálne a miestne orgány a kultúrne inštitúcie sú si z hľadiska významu pri zabezpečovaní kultúry rovnocenné. Nie je medzi nimi vzťah podriadenosti a nadriadenosti. Ich naplnenie je však možné iba pri zachovaní dobrej územnej a odbornej spolupráce.

V porovnaní so zahraničím má samospráva v slovenských podmienkach výrazne obmedzené kompetencie a zdroje, čo sa odráža aj na obmedzenej flexibilitate pri nastavovaní finančných nástrojov podpory kultúry (tie sú často na hranici možnej legislatívy). Viaceré samosprávy pri svojej ambícii podporovať kultúru systematicky a adekvátne, narážajú na obmedzenia legislatívnej a finančnej povahy, ktoré im znemožňujú takúto podporu sprostredkovať na dostačujúcej úrovni. V spoločnej odbornej diskusii by bolo potrebné špecificky vyjasniť rolu regionálnej samosprávy a rolu miestnej samosprávy pri podpore rozvoja kultúrnych aktérov, resp. kultúrneho rozvoja územia.

Miesto kultúry v politikách mesta

- Kultúra absentuje medzi prioritami verejných politik (deficity verejných zdrojov v ostatných „základných“ oblastiach (infraštruktúra, služby v doprave, školstve, zdravotníctve, bývaní...), na kultúru „neostáva“).
- Neexistencia integrálneho prepojenia mestských politik (sektorové uvažovanie).
- „Rezortizmus“ – každý rezort je vlastný ekosystém so svojimi záujmami, cieľmi a aktérmi – bez schopnosti vzájomnej komunikácie a spolupráce s inými rezortami.
- Absencia mestskej platformy na vznik strategických medzisektorových spoluprác (s výnimkou ad-hoc a vedením iniciovaných projektov).
- Kultúra vnímaná decízormi ako nadstavba (podujatia, voľný čas, zábava), bez poznania jej silného dopadu na celkový rozvoj mesta.
- Chýbajúce dáta o dopadoch kultúry na kvalitu života.
- Tvorba neudržateľných politik (horizonty volebných cyklov) a s tým spojené nízka implementácia strategických dokumentov.

Naším cieľom je dostať kultúru do centra pozornosti v diskusiách o udržateľnom rozvoji Bratislavy. Chceme aby sa v budúcnosti nášho mesta myslelo na kultúru. Aby bola prítomná v diskusiách o kvalite života, tak ako sú prítomné témy verejného priestoru, dopravy, zelene. Aby sa to podarilo, je potrebné nanovo premyslieť kultúrne politiky a tradíciu stojacu na vnímaní kultúry ako sektora – samostatne plánovaného a spravovaného.

Prvým krokom je pre nás zmena nazerania na kultúru a kultúrnu politiku. Kultúra nie je len oddych, zábava, či príjemne strávený voľný čas. V mestskom prostredí nepostačuje sektorový pohľad na kultúru, ako na činnosť múzeí, galérií, pamiatkových inštitúcií, kín, divadiel, knižníc, či ponuku spoločenských a kultúrnych podujatí a umeleckú činnosť. Potrebujeme vytvárať kultúrne politiky v úzkej previazanosti s lokálnymi komunitami a každodenným životom, neoddelené od iných zložiek života mesta. Kultúra je komplexným ekosystémom, v ktorom funguje sociálny a ekonomický život mesta v rámci prostredia. Na to chceme poukázať konkrétnymi opatreniami, ktoré by mali prinášať nástroje rozvoja kultúry aj v oblastiach verejnej politiky, v ktorých ich bežne nehľadáme – naprieč kompetenciami mesta.

Nielen vnímať rolu kultúry, ale aj ju prakticky uchopovať vo formovaní verejného priestoru, pri sociálnej inklúzii, pri integrácii v špecifických podmienkach, nastavovaní environmentálnych opatrení a pod. V praxi to môže pomôcť udržateľnosti záväzkov. Otvoriť sa viac verejnosti cez priame zapojenie obyvateľov do kultúrneho života vo verejnom priestore, dostupné kultúrne príležitosti, rešpektovanie a začleňovanie rôznych kultúrnych prejavov a komunitný život podporujúci občiansku angažovanosť a tvorivosť všetkých obyvateľov.

Východisko 2: Poddimezovanosť kultúry ako verejnej politiky a služby mesta, výrazné deficity v kapacitách správy – personálnych, finančných, priestorových a v nástrojoch kultúrnej politiky – plánovaní, zbere a vyhodnocovaní dát a tvorbe systémových mechanizmov.

Budovanie kapacít

- Zanedbané oblasti výkonu kompetencií mesta v oblasti kultúry (kultúrne dedičstvo, ochrana pamiatok...).
- Nedostatočné personálne kapacity na úrovni správy kultúry a s tým spojená nemožnosť pokryť všetky úlohy a kompetencie mesta, chýbajúce kapacity pre rozvojové politiky.
- Chýbajúce odborné špecializácie a kapacity na pokrytie kompetencií a riešenie rozvojových projektov v kultúre / slabá prax a know-how v komplexnom strategickom plánovaní mesta (vrátane implementácie, evaluácie a tvorby indikátorov)

- Negatívny dopad transformačných zmien na kapacity organizácií a útvarov mesta (napr. zánik PAMING – organizácie pamiatkovej starostlivosti, začlenenie DPOH pod BKIS, rozsah správy MMB a pod.)

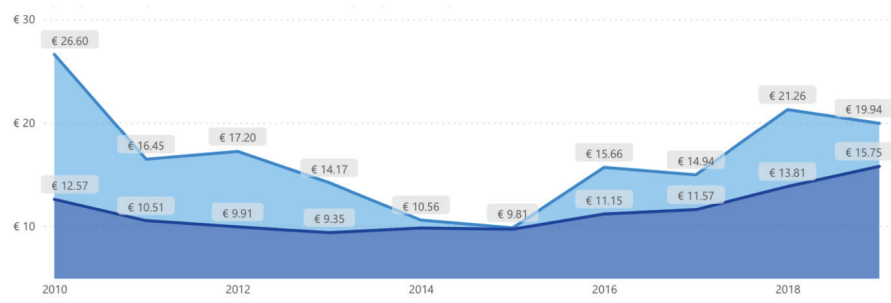
Základom fungujúcej správy sú ľudia. „Stroj“, ktorý poháňa inštitucionálny chod, napĺňanie kompetencií a stratégií, kvalita akou sú napĺňané, to všetko závisí od ľudí – dostatočných personálnych kapacít, ich odborných skúseností a motivácie. Keď hovoríme o meste ako samosprávnej jednotke, hovoríme o konkrétnych ľuďoch. Tí potrebujú držať kontakt s aktuálnym diskurzom, poznať kompetencie, praktiky a potreby prostredia, byť rešpektovanými partnermi, ovládať potrebné metodiky a nástroje, vzdelávať sa v problematike, posilňovať svoje kompetencie, konať eticky. **Chod mesta je závislý od kvality výkonu tých, ktorí preň pracujú.** Keď chyba niektorá zo spomenutých zložiek, alebo nie je dostatočne rozvíjaná, je to poznať aj vo výsledku. To platí aj o správe kultúry.

Mesto posilnilo v roku 2019 koncepčné a strešné kompetencie vo vzťahu k príspevkovým kultúrnym organizáciám a rozbehlo strategické plánovanie pretavené do nových úloh a financovania, vrátane infraštruktúrnych projektov. Posilnenie personálnych kapacity v oblasti kultúry je signálom, že si mesto uvedomuje deficity v tejto oblasti. Tá bola dlhodobo zanedbávaná, počet ľudí pracujúcich na úrade s náplňou kultúrnej agendy sa dal spočítať na prstoch jednej ruky. Situácia však stále nie je ideálna. Len pre napĺňanie cieľov stanovených týmto strategickým dokumentom bude potrebné zodpovedne popísať potrebné kapacity, aby mohli byť opatrenia implementované.

Financovanie kultúry

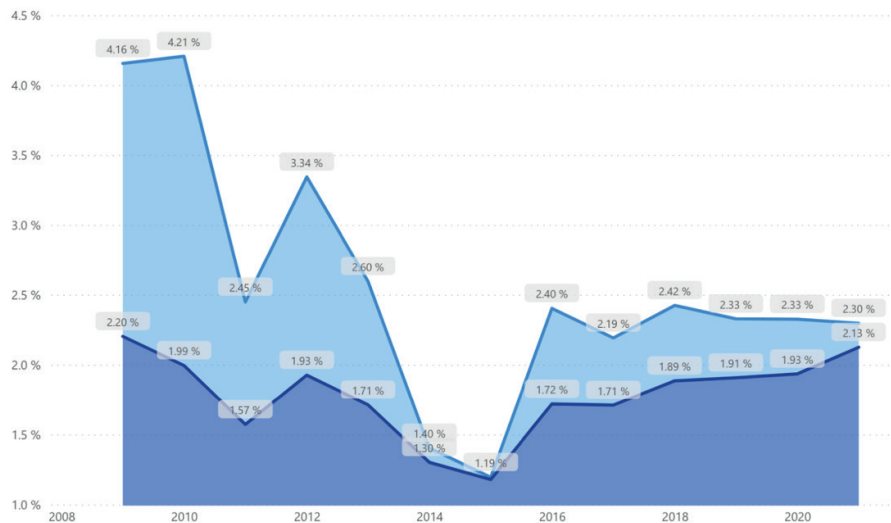
- Nedostatočné financovanie kultúry (2021: na úrovni 2,3% rozpočtu mesta), výdaje na kultúru na obyvateľa/rok na úrovni necelých 20 EUR
- Deficit vo financovaní kultúry – infraštruktúrny dlh, príspevky pre organizácie pokrývajúce základné náklady.
- Asymetria v podpore mestom zriadenou a nezriadenou kultúry.

GRAF 44 Výdaje na obyvateľa na kultúru / rok



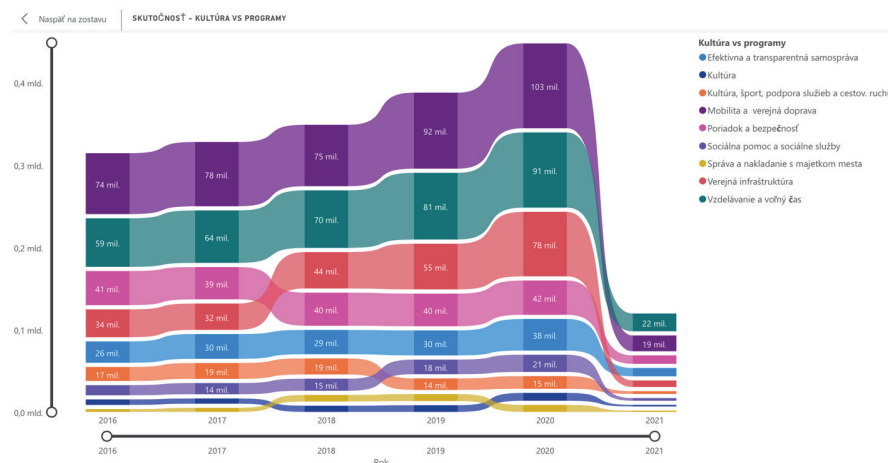
Zdroj dát: Závěrečné účty HMBA, RISSAM

GRAF 45 Percento výdavkov z celkového rozpočtu mesta



Zdroj dát: Závěrečné účty HMBA, RISSAM

GRAF 46 Porovnanie financií v programoch programového rozpočtu



Zdroj dát: Rozpočet.sk

Financie investované mestom do kultúry sú dobre investované financie. Nahradme slovo „podpora“ slovom „investícia“ v situáciách, kedy hovoríme o potrebe investícií do kultúry ako verejne dostupnej služby. Pozrime sa do iných miest, u nás, aj v zahraničí, ako túto verejnú službu naplňajú, aké kapacity majú vyčlenené na investovanie do kultúry? Existuje jednoduchý ukazovateľ (jeden z mnohých), ktorý ukazuje koľko EUR investuje mesto do kultúry v prepočte na jedného svojho obyvateľa.

Plánovanie a tvorba nástrojov

- Kultúrna politika orientovaná v minulosti na údržbu, bez vízie, rozvojových impulzov a projektového riadenia.
- Sektorové nazeranie na kultúru, oddelené od ostatných zložiek života mesta, bez potreby plánovania v komplexnosti.
- Dlhodobé zanedbávanie zriaďovateľskej role voči mestským kultúrnym organizáciám.
- Chýbajúce programové nástroje správy kultúrnych organizácií mesta – dlhodobé pôsobenie štatutárov v riadiacich funkciách, chýbajúce zásady gestorovania, neexistencia merateľných ukazovateľov, nie je zavedené a implementované meranie dopadov, princípy manažmentu kvality a KPIs.

- Ad hoc rozhodnutia – namiesto vytvárania rámcových podmienok pre participatívne procesy, spoluprácu, spolurozhodovanie a spoločné hodnotenie rozhodnutí = spravodlivých podmienok pre všetkých.
- Absencia plánovania kultúry (neznalosť, nevyžadované / nie je štandardom = riziko nerešpektovania v budúcnosti prijatých koncepcií) – neexistencia strategického dokumentu pre oblasť kultúry.
- Slabé povedomie o princípoch udržateľných politík (skízovanie do floskúl bez reálneho nastavenia opatrení a merania dopadu), aj u ľudí pôsobiacich v kultúrnej oblasti (pretrváva zastaraný sektorový prístup).
- Neexistencia metodiky zberu dát a prioritizácie oblastí mapovania, chýbajúce dáta a analýzy v kultúre.
- Chýbajúce nástroje (a skúsenosť) participácie, slabá participácia – zapájanie verejnosti (občanov a aktérov) do rozhodnutí v oblasti kultúry, absencia dialógu založenom na porozumení.

Podstatnou súčasťou diskusie je nielen koľko investovať, ale do čoho a ako. Kultúra je verejným statkom, príliš dôležitým na to, aby sa o nej rozhodovalo účelovo a improvizovane. Žiada si – ako akékoľvek iné oblasti života spoločnosti, ktoré sú verejne spravované – koncepčné uchopenie. **Plánovanie v kultúre je prejavom zodpovednosti za verejné zdroje a nástrojom kontroly ich použitia vo verejnom záujme.** Prináša systémovosť a zabraňuje náhode. Zároveň vytvára objektívny základ pre rozhodovanie, keďže pomáha myslieť a konať v súvislostiach. Ak sú výstupom plánovania konkrétne stratégie, ktoré vznikli participatívne, vytvárajú záväzok. Z tohto hľadiska strategické plánovanie vnímame ako dôležitý nástroj uplatňovania demokracie.

Jednak tým, že verejnosti umožníte zapojiť sa do procesu kreovania konkrétnych politík v oblasti kultúry, zapojením zainteresovaných aktérov nakloníte rozhodovanie v prospech odbornosti, nie v prospech politických preferencií, názorov a rozhodnutí úzkej skupiny ľudí, ako aj tým, že plánovaním sprehľadíte situáciu. Plánovanie zasadzuje veci do širšieho kontextu, umožňuje vnímať prostredie a adekvátne naň reagovať. Neexistencia plánu v kultúre je svedectvom o tom, že sa nad kultúrou spoločne nepremýšľa. Že chýba moment zvažovania, v ktorom sa vyjasňujú potreby, problémy a motivácie a formulujú sa ciele a cesty vedúce k ich naplneniu. **Keď nemáme plán, nie je ani čo**

implementovať a odpočítavať, chýba priestor pre verejnú kontrolu záväzkov, toho, ako postupujeme a či postupujeme správne.

Udržateľnosť záväzkov môžeme dosiahnuť práve plánovaním verejných politík a vtiahnutím obyvateľov a aktérov do tohto plánovania. Zachytiť skutočné potreby verejnosti, mať priestor diskutovať, formovať názory a postoje a získať podporu občanov a občianok je správna cesta k zabezpečeniu širokého mandátu na presadenie dlhodobej vízie. Keď absentuje širšia spoločenská dohoda, o ktorú by bolo možné sa po nejaký čas oprieť, nemôžeme sa čudovať, že dodržiavanie záväzkov nie je zo strany verejnosti vyžadované. Je dôležité, aby bola koncepcia kultúry živým, pravidelne aktualizovaným konceptom, otvoreným diskusiám o aktuálnosti a dopadoch realizovaných opatrení na prostredie kultúry. Potrebné je preto jasne pomenovať schopnosti a kapacity realizovať záväzky z nej vyplývajúce, ako aj zabezpečiť silný mandát na presadenie pomenovanej vízie.

Kultúrne zdroje mesta

Každé mesto má svoje kultúrne zdroje, z ktorých čerpá. *Kultúrne zdroje* predstavujú v kultúrnom plánovaní dôležitý pojem, poukazujúci na celkový kultúrny potenciál územia. Vytvára ho nielen kultúrne dedičstvo a kultúrne inštitúcie, ktoré sa na území nachádzajú, ale rovnako tak územné predpoklady, všetky formy kultúrnych činností (hudba, tanec, divadlo, literatúra atď.), tradície, remeslá, spôsoby miestnej sociálnej organizácie a komunitného života a všetky subjekty a jednotlivci participujúci na rozvoji kultúry v danom území.

Mesto má vytvárať rámce a predpoklady na rozvoj kultúry, **zabezpečovať základnú sieť kultúrnych inštitúcií a kultúrnej infraštruktúry v území**. Zároveň **vytvára podmienky pre rozvoj kultúrneho života podporou prostredia** – kultúrnych organizácií, iniciatív a jednotlivcov, ktorý vytvárajú kultúrny život mesta a participujúci na rozvoji kultúry v Bratislave.

Mestské kultúrne organizácie

- Chýbajúce vedomé prepojenie politík mesta s politikami mestských organizácií.
- Chýbajúce dlhodobé vízie a plány ich naplnenia u organizácií.
- Slabá spolupráca mestom zriaďovaných a nezriaďovaných inštitúcií.

- Nedostatok financií na rozvoj organizácií, výrazné deficity v kapacitách
- Organizácie nie sú schopné získať vlastné príjmy v miere, ktorá by ich urobila nezávislejšími od výkyvov príspevku zriaďovateľa, COVID priniesol výrazný prepád v týchto príjmoch.
- Príspevok zriaďovateľa na činnosť organizácií rastie, stále však nevieme dohnať deficity z minulých rokov.
- Veľkú časť rozpočtov predstavujú osobné náklady (mzdy a odvody).

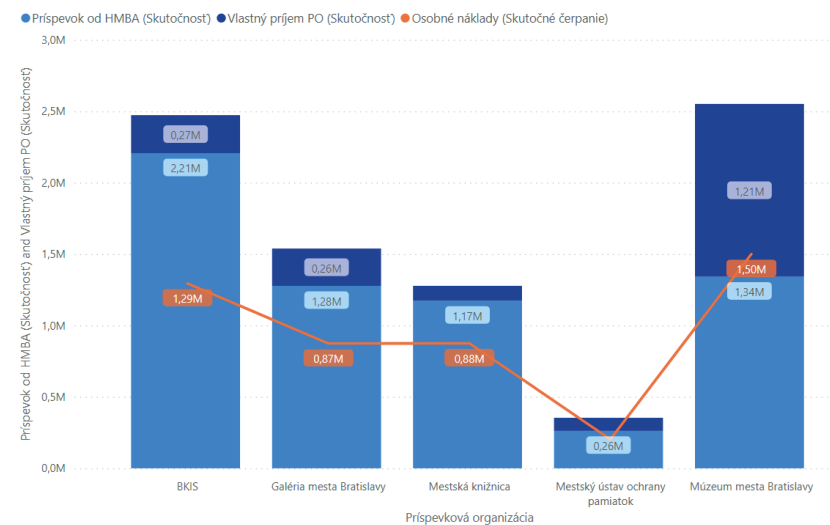
Bratislava zriaďuje a rozvíja svoje kultúrne inštitúcie – **Múzeum mesta Bratislavy, Galériu mesta Bratislavy, Mestskú knižnicu, Mestský ústav ochrany pamiatok a Bratislavské kultúrne a informačné stredisko**, prostredníctvom ktorých naplňa kompetencie v oblasti kultúry, stará sa o kultúrnu infraštruktúru, ktorej je vlastníkom.²⁴⁰

Existencia verejných kultúrnych inštitúcií je dôležitá z dôvodu zabezpečenia verejného záujmu v oblasti kultúry. Slúžia nám na inštitucionálnu ochranu kultúry a zabezpečenie dostupnosti základných kultúrnych služieb. Je to rola, ktorá kladie na zriaďovateľa ako aj samotné inštitúcie zodpovednosť za vytváranie potrebných rámcov, ktoré umožnia rozvoj organizácií, ako aj hodnotenie kvality ich činnosti. To si vyžaduje nastavovať vzťahy mestom zriaďovaných organizácií s verejnosťou, vytvárať štandardy kvality a ich aplikáciu v procesoch organizácií, či kontinuálne zbierať dáta k poskytovaným službám. Dopady týchto inštitúcií na prostredie majú byť jasne pomenované, vyhodnocované a diskutované. Zabezpečovať a sledovať profesionálny výkon a rozvoj organizácie je zásadnou úlohou zriaďovateľa.

Je potrebné od nich vyžadovať, aby boli aktívne v sieti spolupráce a vytvárali priestor aj pre nezriaďovanú kultúru (podelili sa o výhody stability). Aby sa obklopovali sieťou aktérov nezriaďovanej kultúry a aby si vytvárali popri svojich zaužívaných štruktúrach nové štruktúry pre činnosť a spoluprácu s aktérmi nezriaďovanej kultúry. Aby systematicky plnili ciele, pre ktoré boli zriadené a prechádzali aktualizáciou. Pomenovanie nárokov mesta Bratislava na zriaďované kultúrne inštitúcie je základom pre ďalší rozvoj kultúrnych zdrojov mesta.

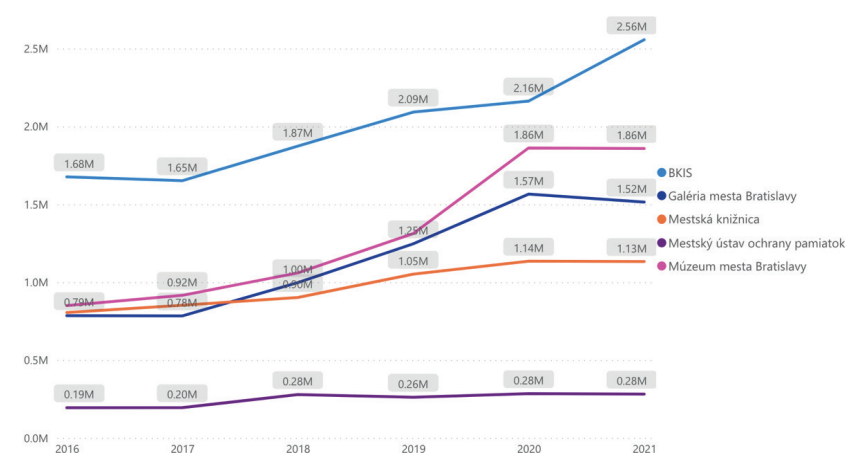
²⁴⁰ Od roku 2022 pribudla medzi organizácie v gescii kultúry Zoologická záhrada. Analýzy za roky 2020-2021 preto nezahŕňajú dáta za ZOO, avšak zachytená je v dokumente v cieľoch a opatreniach za oblasť Životné prostredie.

GRAF 47 Pomer príspevku zriaďovateľa a vlastných príjmov organizácie (rok 2019)



Zdroj dát: Záverečné účty HMBA, RISSAM

GRAF 48 Vývoj príspevku zriaďovateľa mestským kultúrnymi organizáciami



Zdroj dát: Záverečné účty HMBA, RISSAM

Mesto má poznať detailne potreby svojich kultúrnych organizácií a podieľať sa na ich zabezpečení. Vytvárať organizáciám optimálne podmienky pre napĺňanie týchto požiadaviek, ich poslania a rozvoj. Zabezpečovať adekvátne a dôstojné pracovné podmienky pre profesionálnych zamestnancov pracujúcich v kultúrnych inštitúciách. Organizácie majú poznať očakávania zriaďovateľa, kultúrnu politiku mesta a aktívne sa podieľať na jej vytváraní a implementovaní. Aké chceme mestské kultúrne inštitúcie?

Mestské kultúrne inštitúcie držia krok s mestom Bratislava a spoločnosťou a aktívne sa podieľajú na ich zmenách a vývoji, sú kreatívne, experimentálne, odvážne a otvorené. Poznajú kultúrnu politiku zriaďovateľa a aktívne sa podieľajú na jej vytváraní a implementovaní. Vo vzťahu k aktuálnosti a relevantnosti aktivít sú modernými mestskými inštitúciami, ktorá vystupujú ako otvorené verejné fórum a vo svojej činnosti – reflektujú súčasné sociálne, kultúrne, ekologické a technologické výzvy, pričom vnímajú kontext, v ktorom pôsobia – prostredie hlavného mesta, jeho témy, špecifiká a komunity. Uvedomujú si svoju prítomnosť vo verejnom priestore mesta, vhodne naň nadväzujú, vystupujú voči nemu otvorene a aktívne s dôrazom na inkluzívnosť, dostupnosť a bezbariérovosť. Majú prijaté a dodržiavajú v organizácii etické kódexy a politiku prevencie konfliktu záujmov, implementované do činnosti organizácie a rozhodovacích mechanizmov. Systematicky posilňujú kultúrnu diverzitu, kultúrne práva, sociálnu inklúziu a participáciu.

Východisko 3: Absencia systematickej ochrany a rozvoja kultúrnych zdrojov mesta (organizácií a infraštruktúry), výrazný investičný a modernizačný dlh a nevyhovujúca starostlivosť o kultúrne dedičstvo.

Rozvoj kultúrnych zdrojov (potenciál a limity)

- Neudržateľná situácia nezriadovanej kultúrnej scény z dôvodu jej dlhodobého podfinancovania na úrovni mesta, kraja a štátu (neadekvátne priestory, nízko platené pracovné pozície, zlá infraštruktúra, COVID situácia, a pod.).
- Bývalý mestský grantový mechanizmus na podporu kultúry zanechal zvyk podpory vysokého počtu projektov (hoci malými sumami nereflektujúcimi dopyt a potreby)

- Absencia nástrojov viacročnej podpory a udržateľnosti, nedostatočná podpora rozvoja kapacít organizácií (prevádzka, ľudia).
- Problém s udržateľnosťou organizácií v nezriadovanej kultúrnej sfére, ktoré pracujú na projektovej báze a ktoré dlhodobo čelia častej fluktuácii personálnych zdrojov (zánik takýchto organizácií už po niekoľkých rokoch).
- Absentujú (nezbierajú sa) dáta v oblasti pôsobenia nezriadovaných organizácií na bratislavskej kultúrnej scéne.
- Podpora rastie, ale rastie aj dopyt. V oblasti podpory kultúrneho prostredia (organizácie, podujatia) mesto v súčasnosti uspokojuje približne 20 % dopytu po podpore kultúry (nadácia 2020-2021), pri zarátaní dopytu po strategickej podpore je to 15 %.
- Neexistencia transparentného nástroja nefinančnej podpory kultúry / systému benefitov pre aktérov s ponukou disponibilných nefinančných nástrojov zo strany HI. mesta SR Bratislava.
- Bratislava má absolútny nedostatok objektov kultúrnej infraštruktúry, ktoré by vedela dať k dispozícii na dočasné či trvalé užívanie kultúrnych subjektom a iniciatívam pôsobiacim v meste. Chýbajú priestory pre multižánrové podujatia, plôch/priestranstiev so základným technickým vybavením na prezentáciu kultúry mesta a plôch na propagáciu kultúrnych

Mesto vytvára podmienky pre rozvoj kultúrneho života podporou prostredia – kultúrnych organizácií, iniciatív a jednotlivcov, ktorý vytvárajú kultúrny život mesta a participujúci na rozvoji kultúry v Bratislave. Podpora rastie, ale rastie aj dopyt. V oblasti podpory kultúrneho prostredia (organizácie, podujatia) **mesto v súčasnosti uspokojuje približne 20 % dopytu po podpore kultúry (nadácia 2020-2021).**

GRAF 49 Vývoj grantovej podpory v oblasti kultúry

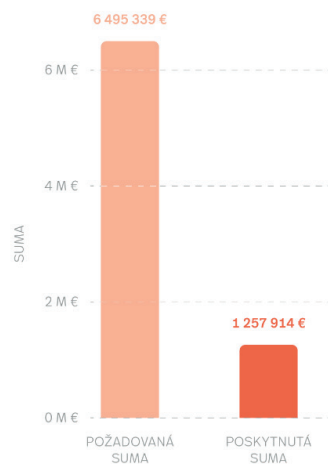


Zdroj dát: Nadácia mesta Bratislavy

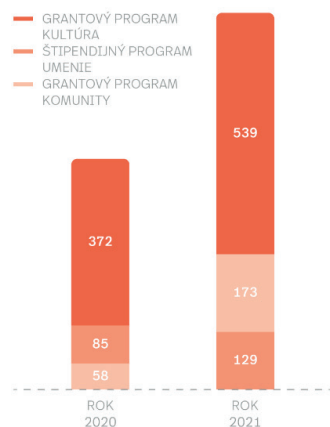
Pozn.: Graf nezahŕňa strategickú podporu podujatí

GRAF 50 Finančné záležitosti spojené s kultúrou v roku 2021

Požadovaná a poskytnutá suma v rokoch 2020 – 2021



Počet prijatých žiadostí podľa programu v rokoch 2020 – 2021



Zdroj dát: Nadácia mesta Bratislavy

Svetovým trendom pri uvažovaní o kultúrnom rozvoji je práve **odklon od centralistického riadenia a organizovania kultúry smerom k využitiu potenciálu prirodzene „zdola“ vznikajúcich kultúrnych iniciatív, vrátane profesionálnych**. Bratislava má bohatú a dynamicky sa rozvíjajúcu kultúrnu a umeleckú scénu, ktorá nie je zriadená inštitúciami verejnej správy. Jej aktivity sú pre mesto nepostrádateľné – dodávajú mu osobitý charakter, energiu, autenticnosť a identitu, zvyšujú kvalitu života a atraktivitu pre obyvateľov aj návštevníkov. Každodenná práca a dobrovoľná aktivita množstva jednotlivcov, skupín a malých organizácií stojí za podstatnou časťou spoločenského a kultúrneho diania v meste: sú to organizátori kultúrnych podujatí aj festivalov, prevádzkovatelia galérií, divadiel a kultúrnych priestorov, umelci, dramaturgovia a kurátori. Obraz Bratislavy a kvalita života v nej je do veľkej miery tvorený práve aktivitami a subjektmi občianskej, nezriadovanej a nezávislej kultúrnej scény.

Mesto potrebuje vytvárať rámce a podmienky v podobe finančných a nefinančných nástrojov pre podporu ostatných aktérov na kultúrnej scéne. Podporovať využitie kultúrneho potenciálu kumulovaného na jeho území v mimoriadnej pestrosti a početnosti jednotlivých foriem, žánrov a platforiem prostredníctvom podpory tvorby, rozvoja, ochrany, obnovy a prezentácie duchovných a kultúrnych hodnôt v záujme udržateľného rozvoja mesta. Zabezpečovať systematickú podporu udržateľnosti verejnoprospešných aktivít v oblasti kultúry, umeleckých súborov a kultúrnych priestorov vytvárajúcich kultúrny život a vytvorí podmienky pre nezriadené občianske kultúrne aktivity.

Nezriadené subjekty v kultúre často svojou ponukou a tvorbou výrazne prevyšujú kvalitu ponúkanú zriadenými inštitúciami, fungujú s rádovo nižšími rozpočtami tvorenými prevažne z projektových grantov, pričom zdroje na inštitucionálnu prevádzku u nich absentujú skoro úplne. To zapríčiňuje, že fungujú v neustálych provizóriách a strehu, pripravení obhajovať stále dookola svoje aktivity v prostredí permanentnej súťaže o zdroje. Na druhej strane ich to robí ďaleko zorientovanejšími v prostredí, aktívnejšími v komunitách, sú viac súčasťou aktuálneho diania. Jedná sa o vnútorne rozmanité záujmové skupiny, ktoré sa nemusia nevyhnutne ocitnúť na ceste k jednému spoločnému cieľu. V zhode ale platí, že potrebujú, aby im mesto zjednodušilo život, aby neboli na všetko sami. Od mesta očakávajú, že pomôže, aby obyvatelia vedeli, že tu sú, aby im pomohlo prekonať

byrokratické prekážky tak, aby ich prekonávanie neodoberalo energiu od toho podstatného, čo je ich rolou.

Tvorba kultúrnej politiky je o permanentnom hľadaní rovnováhy medzi všetkými aktérmi kultúry. Pohľad na nezriadenú a zriaďovanú kultúru, ako na akúsi vzájomnú opozíciu škodí hľadaniu efektívnych riešení, ktoré by prostredie vyvažovali. Výsledkom je kolobeh problémov, ktorým čelia organizácie izolovane, bez hľadania prienikov a spolupráce, ktorá by obe strany posilnila. Zriadené a nezriadené subjekty pritom spája to, pre koho kultúru tvoria. Sú to občania – jednotlivci a komunity. Chceme, aby verejné (a verejno-prospešné) služby využíval čo najväčší počet občanov čo najlepším možným spôsobom. Je potrebné čo najskôr začať spolupracovať a diskutovať o tom, čo môže verejná správa a verejné inštitúcie pre to urobiť. Diskutovať o možnostiach, ako tieto potreby napĺňať a ako ich orientovať tak, aby prinášali úžitok bez toho, aby sme svoj vlastný systém vnímali ako preferenčný/klúčový a určujúci.

Je potrebné vytvárať podmienky na sieťovanie aktérov v oblasti kultúry, aby sa jednotliví aktéri a skupiny zriadovanej a nezriadovanej kultúrnej scény medzi sebou poznali a spolupracovali. Rovnocenný náhľad tkvie práve v poukazaní na rozdiely a v následnom hľadaní prienikov v podobe popísania zhody v záujmoch a zlučiteľnosti perspektív prostredníctvom spolupráce a vytvárania férového prostredia pre spoluprácu a spravodlivé podmienky pre všetkých. Veľkou výzvou budúcnosti je uskutočňovať takúto spoluprácu a budovať skutočnú občiansku spoločnosť, v ktorej by zriadené a nezriadené kultúrne subjekty nielen vedľa seba existovali, ale hlavne spolupracovali na riešení doliehajúcich problémov v oblasti kultúry.

Investičný a modernizačný dlh

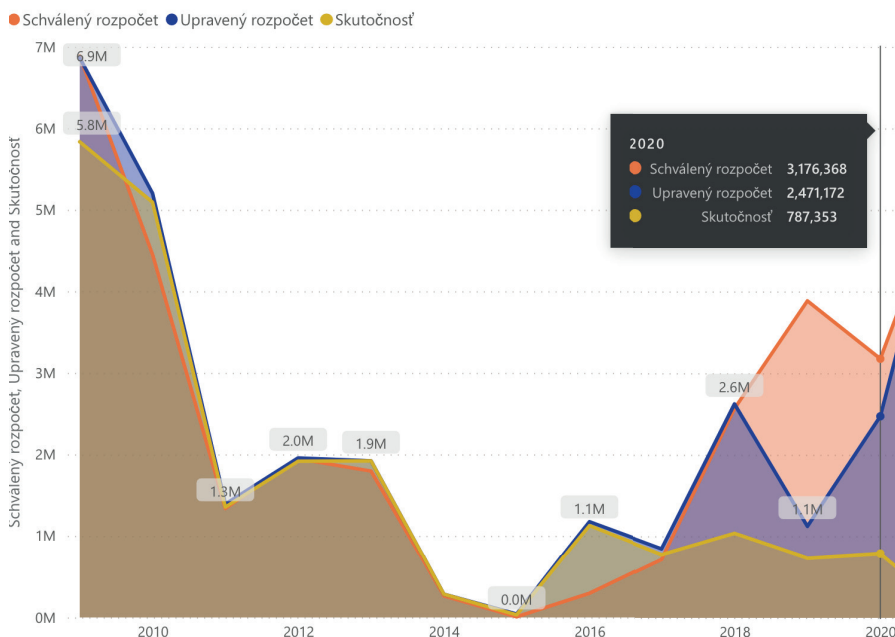
Mestá sú správcami majetku, vlastníkmi množstva priestorov – budov, objektov, verejných priestranstiev, komunikácií. Mnohé z nich sú pamiatkami či pamätihodnosťami. Mesto má udržiavať, obnovovať a využívať vlastné objekty kultúrnej infraštruktúry na poskytovanie kultúrnych služieb, sprístupňovanie kultúrnych hodnôt a na vytváranie primeraného inštitucionálneho zázemia pre oblasť kultúry.

- Nedostatočné kapitálové investície do kultúrnej infraštruktúry
- Chýbajúce multifunkčné a moderné priestory knižnice (s možnosťou rezidenčných priestorov)

- Chýbajúca multifunkčná hala pre kultúrne účely
- Chýbajúci rezidenčný priestor na krátkodobé tvorivé pobyty pre umelcov zo SR a zahraničia.
- Nedostatok ďalších – menších – priestorov ponúkaných krátkodobo pre kultúrne účely.
- Absencia komunitných priestorov prevádzkovaných mestom (von z centra – periféria).
- Ochrana a obnova pamiatkového fondu (NKP) nie je nastavená systémovo – chýba databáza, popis stavu a koncepcia obnovy vrátane investičného plánu.
- Nedostatok plôch na propagáciu výlučne kultúrnych podujatí / verejných plôch na prezentáciu kultúry mesta.
- Neexistuje zoznam / databáza priestorov vo vlastníctve mesta v súčasnosti nevyužívaných, vhodných na kultúrne účely (s popisom typov a limitov vhodného využitia).
- Nie je nastavené koncepčné narábanie s monumentami mesta – výtvarné diela vo verejnom priestore – chýbajú aktualizované pravidlá a mechanizmy / koncepcia.

Sprístupňovanie kultúrneho dedičstva

- Hmotné a nehmotné kultúrne dedičstvo v meste, vrátane mestských častí (súpis pamiatok, spolkov, organizácií, záujmových skupín a i. vrátane definovania ich činnosti).
- Zanedbaná starostlivosť o kultúrny fond mesta, zlý stav zbierkových predmetov mesta a kultúrnej infraštruktúry (vrátane NKP).
- Dlhodobé chýbajúce depozitáre pre uloženie zbierkových predmetov GMB a MMB.
- Nevyhovujúce sídlo Archívu mesta Bratislavy, nevyužitý potenciál prezentácie a sprístupňovania zdrojov Archívu mesta Bratislavy
- Nedostatočné sprístupňovanie kultúrneho dedičstva verejnosti (objasniť, čo sa myslí pod „nedostatočným sprístupňovaním“: nedostatok vzdelávacích projektov pre širokú verejnosť, nevyužívanie dobrovoľníkov pri tvorbe programov obnovy kultúrnych pamiatok, absentuje spolupráca so zástupcami cestovného ruchu, digitalizačný dlh pri prezentovaní zbierkových predmetov, a pod.

GRAF 51 Vývoj kapitálových výdavkov HMBA na kultúru (vrátane GIB)

Zdroj dát: Rozpočet.sk

Pozn.: V roku 2020 nie sú v grafe zahrnuté výdavky na vznik depozitárov rozpočtované ako finančná operácia v hodnote 1 milión EUR.

- Mnohé NKP vo vlastníctve mesta využívané na kultúrne účely trpia deficitom (opotrebovanosť) – Michalská veža, Gerulata, hrad Devín.
- NKP Devín a NKP Gerulata – chýbajúce zázemie a kapacity prezentačných priestorov pre lepšie služby cestovného ruchu a cezhraničnú spoluprácu (budova zázemia a správy).
- Neukončená pasportizácia umeleckých diel, pomníkov, pamätníkov vo verejnom priestore, v správe Bratislavy
- Pasívna rola mesta (reakčná) pri problematike diel vo verejnom priestore bez nastavených vzťahov a pravidiel.

V otvorenom európskom a svetovom priestore je dispozícia kultúrnych zdrojov výsledkom potenciálu čerpaného z územia (kultúrne dedičstvo) a prebiehajúceho dialógu so svetom.

Kultúrne dedičstvo možno definovať ako súbor hmotných a nehmotných prvkov, tvorivej činnosti človeka a vývoja ľudskej spoločnosti od najstarších čias až po súčasnosť. Mesto má rešpektovať a rozvíjať svoje kultúrne bohatstvo, reflektovať kultúrnu minulosť a pozeráť otvorene do budúcnosti. K tomu, aby mesto bolo udržateľné a inkluzívne, je potrebné s kultúrnym dedičstvom zaobchádzať efektívne a tvorivo ho sprístupňovať verejnosti s cieľom vzdelávania.

Bratislava má v oblasti ochrany pamiatok, ako iní verejní a súkromní vlastníci, vysoký infraštruktúrny dlh. Chýbajú priestory pre uloženie zbierkových predmetov. Nedostatočne je využitý potenciál monumentov (pamätníkov, sôch) vo verejnom priestore. Absentujú podporné nástroje v tejto oblasti a aktívna rola mesta. Bratislava má pritom vytvárať všetky podmienky potrebné na zachovanie, ochranu, obnovu a využívanie pamiatkového fondu na svojom území a podporovať iniciatívy občanov a občianskych združení pri ochrane pamiatkového fondu.

Východisko 4: Nevyvážená kultúrna ponuka (dostupnosť a prístupnosť) vo verejnom priestore

Mesto má skvalitňovať poskytované verejné služby a zvýšiť ich prístupnosť. Má zabezpečiť, aby služby mesta využíval čo najväčší počet občanov v čo najväčšej kvalite. Zároveň má byť v záujme mesta, aby služby nie len využívalo čo najviac ľudí, ale aj aby sa do vytvárania týchto služieb zapájala verejnosť.

Dostupnosť a prístupnosť kultúrnych služieb

- chýbajú dáta a analýzy kultúrnych potrieb verejnosti s ohľadom na demografické členenie
- neexistencia nástrojov na vyhodnotenie prístupnosti a dostupnosti služieb
- nedostatočne využitý potenciál miestnych knižníc a kultúrnych domov v MČ – málo rozvíjaný potenciál knižnice (aj MČ knižníc) ako komunitných priestorov a informovanosti obyvateľstva
- nedostatočná bezbariérovosť kultúrnej infraštruktúry, najmä budov mestských kultúrnych organizácií
- cudzinci nie sú zapájaní do kultúrneho života mesta (absencia komunikácie a konkrétnych projektov)

- mesto nekomunikuje viacjazyčne (ani pri kultúrnych podujatiach) v jazykoch, ktoré v Bratislave prevládajú (ukrajinčina, srbčina, ruština, vietnamčina, ...nemčina, angličtina)
- mesto sa nezameriava špecificky na prístupnosť a dostupnosť kultúrnych služieb obzvlášť pre zraniteľné skupiny – deti a mladých ľudí, Rómov, LGBTI komunitu, cudzincov, seniorov, ľudí so zdravotným postihnutím, sociálnym vylúčením
- chýba vyvážená ponuka kultúry v MČ pre všetkých obyvateľov a komunity (verejná – edukačná, nekomerčná)
- nie sú jasne verejne pomenované hodnoty mesta, podporujúce rozmanitosť (do akej miery chce mesto podporovať myšlienky jednotlivých angažovaných komunit nachádzajúcich sa na jeho území?)

Diverzita kultúrnej ponuky

- nie sú vyjasnené mechanizmy pri rozhodovaní o realizácii mestských kultúrnych podujatí (vzťah KP – OK – BTB – BKIS) a spoluprácach
- málo realizovaných či podporovaných multikultúrnych podujatí s dôrazom na diverzitu – potreba otvoriť sa menšinám
- netransparentný systém (ad-hoc) rozhodovania o kultúrnych mestských podujatiach (kvalita): Aké sú pravidlá výberu podpory? Kde vznikajú zadania? Ktoré témy majú prednosť? Aký je pomer organizovaných a objednaných podujatí? Aká je dramaturgia za mesto?
- absencia systematického nastavovania kultúrnych podujatí mesta (na princípe dramaturgickej rady, nie individuálnych preferencií)
- nie sú zbierané dáta do komplexnej databázy o kultúrnych podujatiach v meste

Mesto má klásť dôraz na kvalitnú kultúru, ktorá bude rôznorodá a dostupná pre široké spektrum ľudí. **Jedným zo základných ľudských práv je právo na účasť na kultúrnom živote.** Nezastupiteľnú úlohu vo vytváraní podmienok pre inkluzívny kultúrny život a v zabezpečení prístupu občanov a občianok ku kultúre, dôležitých atribútov kvality života, zohrávajú práve mestá, ktoré sú občanom bližšie ako štát. Do tohto úsilia majú byť zapojené všetky organizácie mesta, ktoré mesto spoluvytvárajú. Je preto dôležité vyvinúť čoraz väčšie úsilie k tomu,

aby umenie a kultúra boli prístupné a dostupné všetkým obyvateľom rovnakou mierou.

Verejným záujmom v oblasti kultúry sa myslí zabezpečenie prístupu občanov ku kultúre. Tak, aby sa podporovala sebarealizácia jednotlivca, rozvoj tvorivosti a umelecká tvorba; spoločenským uplatnením kultúry podporovalo dosahovanie plnohodnotného života každého jedinca a komunity. **Kultúrna politika by mala vo svojich cieľoch zohľadňovať schopnosť ľudí tvoriť a rozvíjať svoje vlastné kultúrne prejavy so zreteľom na zraniteľné skupiny a jednotlivcov.**

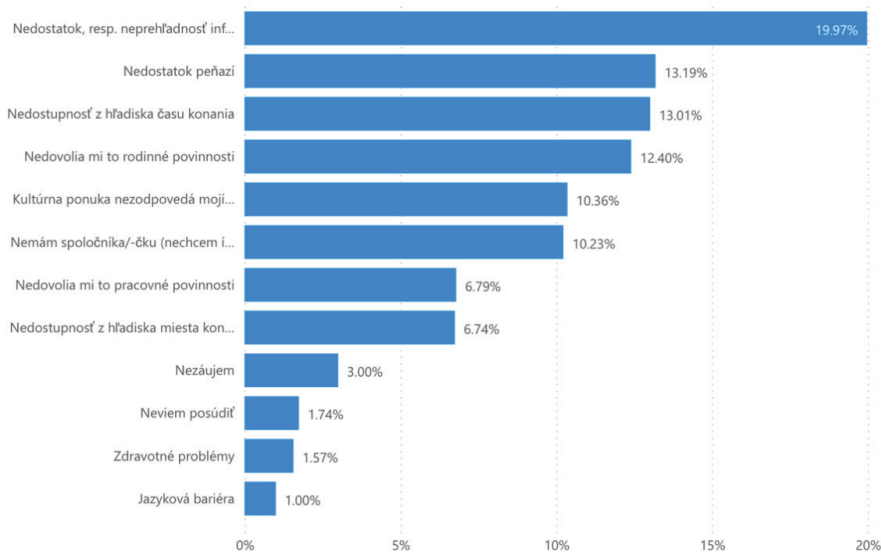
Je potrebné zaistiť, aby kultúrne služby a inštitúcie boli prístupné pre všetkých obyvateľov, vrátane tých, ktorí majú obmedzenia. Kultúra má dôležitú úlohu aj pri prehlbovaní medzigeneračnej spolupráce. Je tiež potrebné pravidelne analyzovať prekážky, ktoré bránia obyvateľom aktívne sa zúčastňovať na kultúrnom živote. **Kultúrna politika by mala tiež stavať na kultúrnej diverzite, integrovať medzikultúrny dialóg a podporovať aktívnu účasť ľudí na kultúrnom živote.** Od mesta a jeho inštitúcií by sa malo vyžadovať vytváranie podporovaných programov pre znevýhodnené a vylúčené skupiny. Nemôžeme zabúdať na starnúcu populáciu, ktorá je odkázaná na pomoc druhých a ktorá pre kvalitný a zdravý život potrebuje impulzy z umenia a kultúry.

GRAF 52 Odpovede respondentov o účasti na kultúrnom živote: Čo Vás vo všeobecnosti láka na účasti na kultúrnom živote?



Zdroj dát: Mapovanie kultúrnych potrieb a kultúrneho správania obyvateľiek a obyvateľov mesta Bratislavy, HMBA, 1284 respondentov, jeseň 2020

GRAF 53 Potreby a kultúrne správanie obyvateľov Bratislavy



Zdroj dát: Mapovanie potrieb a kultúrneho správania obyvateľiek a obyvateľov Bratislavy, HMBA, leto – jeseň 2020 (% z 1142 respondentov)

Východisko 5: Nedostatočné zapojenie rozmanitých komunít a všetkých obyvateľov do kultúrneho života mesta.

Občiansky a komunitný život

- len postupne sa rozvíja skúsenosť s podporou komunitného života, prehľadná a ľahko dostupná materiálna pomoc
- nie sú zmapované existujúce lokálne komunity na území mesta a ich potreby
- chýba prehľadná a ľahko dostupná materiálna pomoc, servis, zázemie pre komunitné iniciatívy
- nerozvinutý potenciál spolupráce s komunitami – mesto a MČ nepoznajú potreby komunít vo svojich lokalitách a tým nevedia, akú podporu môžu od Hl. mesta SR Bratislavy v tejto problematike očakávať, resp. požadovať
- absentujú politiky podpory komunitného života na úrovni MČ, absencia nástrojov podpory pre začínajúce komunitné (občianske) projekty
- komunitné organizovanie – komunitné aktivity organizované mestskými časťami nevychádzajú z aktivít zdola

Kultúra a komunity vo verejnom priestore

- proces organizovania podujatí vo verejnom priestore mesta je náročný, chýbajú informácie
- spolupráca mesta a MČ pri vytváraní kultúrnej ponuky a podpore komunitného života nie je dostatočná
- nejednotnosť informácií a absencia koordinácie – nejasné a neprehľadné pravidlá povoľovania podujatí vo VP, administratívno-technické prekážky realizácie kultúrnych a komunitných aktivít
- slabá komunikácia kultúrnych a komunitných aktivít zo strany mesta, absencia komunikačného portálu pre kultúru a komunity v meste
- chýba prehľadný kalendár kultúrnej ponuky mesta a MČ (jednotné miesto)
- chýbajú koncepcie a na nich nadväzujúce dramaturgické plány kultúrnych podujatí MČ – nedostatočná / nerovnomerná ponuka

kultúry v mestských častiach (+ slabá ponuka kultúrnych domov)

- na úrovni MČ absentuje program pre každú komunitu v danej lokalite a zacielenie programu vo vhodných prostrediach / lokalitách

Mestá sú urýchľovačmi vzniku komunít. Podpora komunít, ich budovania a udržateľnosti má oporu vo všetkých významných európskych mestách, ako aj v európskych politikách. Komunitné aktivity, hnutia a iniciatívy pomáhajú inštitucionalizovať participatívnu politiku miest. Je to nádej, že ľudia môžu pretvárať naše chápanie občianstva a udržateľnosti. Poslaním miest je vytvárať podmienky na to, aby mohli občania slobodne a aktívne prispievať k budovaniu dobrej spoločnosti a aby bol tento ich príspevok prijímaný s rešpektom.

Súčasťou pluralitnej správy kultúry a jej udržateľného rozvoja je aktívna občianska spoločnosť. Vnímame ju ako pestrosťou naplnený verejný priestor, v ktorom sú diskutované aktuálne témy – sociálne problémy, nástroje verejnej politiky, kontrola výkonu moci, či kvalita verejných priestranstiev a záležitosti kultúrnej identity. V zodpovedných a udržateľných mestách existujú dostatočne flexibilné pravidlá umožňujúce realizáciu občianskych projektov vo verejnom priestore, na podporu a motiváciu občianskych iniciatív, komunitných a susedských aktivít.

Mesto má byť priestorom živého rozmanitou kultúrou naplneného verejného priestoru, poskytujúce možnosti sebarealizácie a aktívneho zapojenia všetkých obyvateľov a komunít. Pri strategickom plánovaní mesta je veľmi dôležité zohľadniť tézu, že kultúra je podstatou komunity, resp. spoločnosti, ktorá mesto vytvára.

Kľúčovými zdrojmi pre kultúrnu interakciu a participáciu sú verejné priestranstvá, námestia, parky či ulice. Verejný priestor (v zmysle fyzických priestranstiev, ako aj sociálnych, ľuďmi naplnených priestorov) plní v ideálnom prípade funkciu centra komunity. Je miestom „neutrálnej pôdy“, priestorom, kde sa ľudia môžu stretávať, komunikovať, objavovať aj byť objavenými. Je srdcom komunitnej a sociálnej vitality a základom fungujúcej demokracie. Neobsadený alebo miznúci verejný priestor je naopak znakom silnej individualizácie – úpadku komunikácie sprevádzaného postupným miznutím záujmu verejnosti o jej ďalší rozvoj. Negatívny trend predstavujú aj uzatvárajúce sa komunity v mestách.

Umenie a kultúra bezpochyby patria k životu a výraznou mierou prispievajú k celkovej spokojnosti života. Otvárajú všetky ľudské zmysly, prebúdajú emócie a môžu mať pozitívny účinok na naše zdravie. Spokojný a dôstojný život a mentálna pohoda sú dôležitými faktormi zdravia. Amatérske muzicírovanie, občianske iniciatívy v kultúrnej oblasti, školské divadlo, ako i programy v múzeách, galériách, knižniciach, kinách a pod. sú dôležitými komponentmi občianskej participácie a nespochybniteľnou súčasťou kultúrneho života všetkých vekových kategórií. **Všetky tieto aktivity učia solidarite a prispievajú k vytváraniu kultúrnych hodnôt v spoločnosti.**

Východisko 6: Nedostatočne využitý potenciál kultúrnych zdrojov (ľudí a miest) na posilnenie sebavedomia mesta. Absencia medzinárodnej kultúrnej spolupráce.

Kultúrny potenciál a identita

- nie je zadefinovaná kultúrna identita mesta – atribúty, ktoré by chcelo mesto rozvíjať
- nerealizujú sa programy zamerané na rozvoj mestskej identity s každoročným cieľovým plánovaním
- absentujú politiky v oblasti cestovného ruchu (aj koordinácia z úrovne mesta): – chýba strategický dokument pre rozvoj cestovného ruchu HI. mesta SR Bratislavy
- absentuje spolupráca v oblasti kultúry a cestovného ruchu (na všetkých úrovniach samosprávy)
- mesto nepriznáva dôležitosť agende cestovného ruchu, čomu zodpovedajú aj poddimenzované personálne kapacity na Magistráte pre túto oblasť
- verejné politiky HI. mesta SR Bratislavy spoločne nerozvíjajú kultúrnu značku mesta / mesto nemá jasné ciele v oblasti propagácie Bratislavy smerom do zahraničia
- mesto nerozvíja strategické mestské podujatia a ich potenciál pre ekonomiku či turizmus, chýba určenie vlajkových – strategických kultúrnych podujatí mesta (a ich adekvátna podpora)

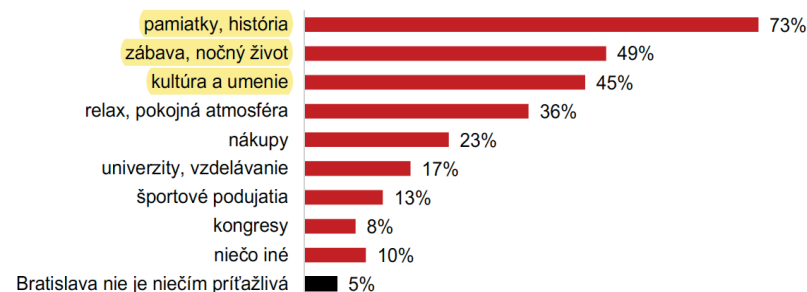
- absencia kultúrnych projektov naviazaných na prezentáciu a sprístupňovanie kultúrneho dedičstva (NKP Devín, NKP Gerulata...), nedostatočná práca s potenciálom kultúrneho dedičstva
- Absentuje spolupráca a platforma pre rozvoj kultúrnej identity v napojení na dedičstvo – vzdelávacie inštitúcie a štátne organizácie operujúce na území hlavného mesta /napr. ÚĽUV, Divadelný ústav, Hudobné centrum, SND, SNG, LIC a i./

Mesto je mnohoraká, zložitá, komplexná štruktúra, ktorej identitu nenarysujeme od stola a nevytvoríme cez marketingové heslá. Identita sa deje v každodennosti (od minulosti, po súčasnosť a aktívne budovanie budúcnosti). Chceme podporovať také tvorivé uvažovanie o meste a jeho vrstevnatej identite, ktoré odbúra falošné predstavy a mýty a poskytne sebavedomý a aktuálny obraz mesta, ktorý v súčasnosti nie je vo verejnom diskurze dostatočne uchopovaný a reflektovaný.

Na identitu možno nazerať ako na inštitút, ktorý posúva na vyššiu úroveň potenciál mesta, jeho kultúrnych a historických daností, prehĺbuje špecifiká a genius loci. Mesto je komplexný organizmus. Jeho tvár je formovaná aktivitami zdola, teda občanmi. Je obrazom toho, akí ľudia sú v ňom. Odzrkadľuje to, ako mesto naplňuje potreby obyvateľov (bezpečnosť, doprava, hospodárenie s majetkom, územné plánovanie, čistota mesta, verejný priestor, rozvoj komunít, kultúrne aktivity, atď.), či sa k svojim obyvateľom chová priateľsky a jedná v spoločnom záujme. Uvedomuje si, že ak je dobre jej obyvateľom, je dobre aj turistom, naopak to však nemusí platiť.

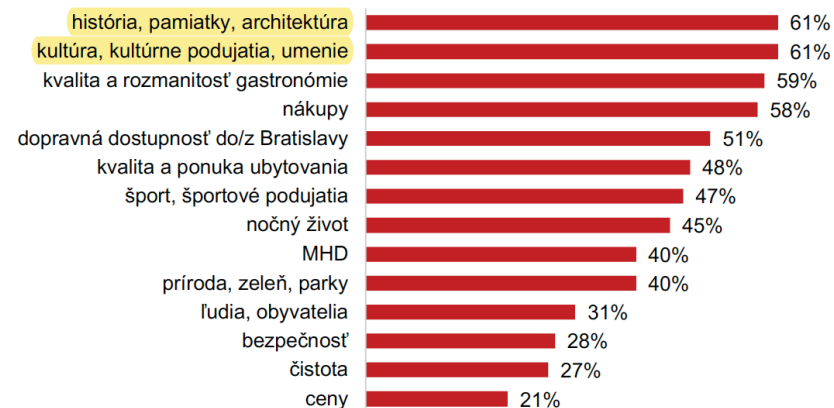
Turizmus by mal byť riadený udržateľným modelom, rozvíjaný vo všetkých mestských častiach, prepojený na lokálne komunity, vo vzájomnom dialógu s kultúrnym ekosystémom. Bratislava chce byť mesto s atraktívnou a jedinečnou ponukou v oblasti krátkodobého aj dlhodobého trávenia voľného času. K tomu patria zachované prírodné a kultúrne lokality v meste, ale aj na jeho okraji. Bratislava plne využije tento potenciál. Všetky rôzne faktory, ktoré majú vplyv na rozvoj Bratislavy budú pracovať pre to, aby sa mesto stalo jedinečným mestom s vlastnou identitou.

GRAF 54 Príťažlivosť Bratislavy pre návštevníkov podľa obyvateľov Bratislavy



Zdroj dát: Cestovný ruch v Bratislave, online prieskum, december 2020 – január 2021, n=489 obyvateľov Bratislavy, Analýza socioekonomických účinkov cestového ruchu v Bratislave, MARK BBBDO Bratislava, s.r.o., marec 2021

GRAF 55 Príťažlivosť Bratislavy pre návštevníkov podľa návštevníkov Bratislavy



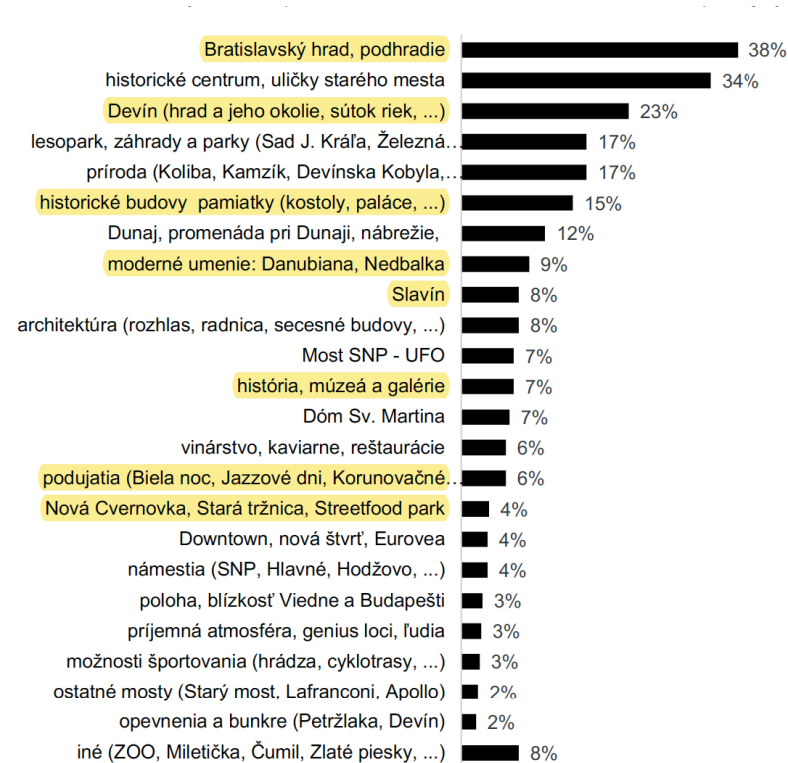
Zdroj dát: Čo si myslíte o Bratislave? Online prieskum BTB, leto 2020, n=3044 obyvateľov SR, Analýza socioekonomických účinkov cestového ruchu v Bratislave, MARK BBBDO Bratislava, s.r.o., marec 2021

Medzinárodná spolupráca a prezentácia

- absentuje podpora exportu umelcov a formátov – platformy prezentácie v zahraničí – zastúpenie BA kultúry a umelcov na prezentácii v zahraničí nie je programovo rozvíjané – absentuje zapojenie mesta
- nedostatočná kapacita a potrebné know-how zamestnancov príspevkových kultúrnych organizácií pre zapájanie sa do medzinárodných, resp. cezhraničných projektov
- mesto sa nezapája do medzinárodných projektov a odborných podujatí v oblasti kultúry, Bratislava nefiguruje v kultúrnych sieťach a platformách (Creative City UNESCO, Agenda 21 a i.)
- absentuje premyslená spolupráca s kultúrnymi inštitútmi (SK, zahraničnými) na propagácii kultúry Bratislavy
- doposiaľ nedostatočné zapojenie kultúry do možností cezhraničnej spolupráce, neuchopenie identity Bratislavy ako cezhraničného mesta, chýbajúce spoločné kultúrne cezhraničné projekty
- uzavretosť Bratislavy do vlastných samosprávnych tém a problémov v oblasti kultúry
- nedostatočná medzinárodná spolupráca mesta na kultúrnych projektoch s potenciálom financovania z externých zdrojov

Bratislava by sa mala v budúcnosti stať otvoreným, tolerantným a priateľským mestom, ktoré víta aj zahraničných návštevníkov/návštevníčky a potenciálnych obyvateľov. Poskytuje atraktívne podmienky pre rastúci počet migrantov, rozvíja medzinárodnú kultúrnu spoluprácu a globálne partnerstvá s cieľom vytvárania mostov pre vzájomné porozumenie a zodpovednosť pre udržateľný rozvoj plánujú. Také mesto si váži svoje kultúrne dedičstvo a má vysoké nároky na svoju budúcnosť, ktorú vidí v potenciály ľudí a miest.

GRAF 56 Hrdosť Bratislavčanov na konkrétne entity svojho mesta



Zdroj dát: Cestovný ruch v Bratislave, online prieskum, december 2020 – január 2021, n=489 obyvateľov Bratislavy

Východisko 7: Mesto nepracuje s rozvojom KKP a jeho potenciálom – neexistujú inovačné projekty v kultúre v napojení na KKP a rozvoj konkurencieschopnosti mesta.

Kreatívne odvetvia a inovácie / Ekonomická konkurencieschopnosť mesta a regiónu

- absentuje zber a vyhodnocovanie dát o prínose kultúry k ekonomike, Bratislava nepozná ekonomické benefity kultúry a sektora KKP (príspevok k HDP...)
- chýbajú priestory a projekty na testovanie a implementáciu kultúrnych a sociálnych inovácií pre riešenie systémových problémov mesta

Bratislava stále objavuje potenciál kultúrneho a kreatívneho priemyslu k rozvíjaniu inkluzívneho, udržateľného a férového zamestnávania. Podporovať trvalý, inkluzívny a udržateľný ekonomický rast, plnú a produktívnu zamestnanosť a dôstojnú prácu pre všetkých a vytvárať programy s cieľom uchovávať a šíriť tradičné znalosti a praktiky, ktoré prispievajú k udržateľnému využívaniu prírodných lokálnych zdrojov.

Kultúrna a kreatívna ekonomika je významným motorom inovácií.

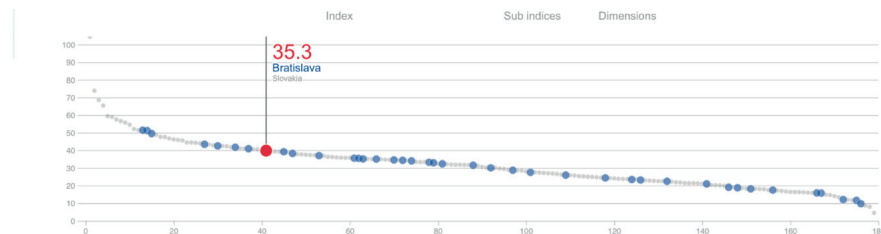
Je preto potrebné viac oceňovať jej celospoločenský prínos. Mnohé mimo kultúrne odvetvia potrebujú technickú podporu z kultúrneho a kreatívneho priemyslu. Úlohou miest by malo byť zaistenie existencie a prístupnosti rôznorodých kultúrnych služieb. Tiež by malo byť v záujme mesta vytvárať partnerstvá medzi kultúrnymi aktérmi a súkromným sektorom a vidieť súvislosti medzi kultúrnymi aktivitami a sociálnymi inováciami a pravidelne analyzovať priame a nepriame dopady kreatívnych odvetví na ekonomiku mesta, tvorbu zamestnanosti a tiež to, ako sú v nich zastúpení muži, ženy, mládež a znevýhodnené skupiny.

Kultúrne mesto preto premýšľa v súvislostiach, nemrhá vzácnym ľudským a kultúrnym potenciálom. Naopak, vie z neho vyťažiť – zaujíma sa o svojich obyvateľov a vytvára systémové podmienky pre to, aby z neho talentovaní, tvoriví a aktívni ľudia neodchádzali, ale mohli sa plne realizovať v tom, čo vedia a chcú robiť. Spokojnosť obyvateľov s kvalitou života je oveľa dôležitejšia pre dlhodobú ekonomickú stabilitu a rast mesta.

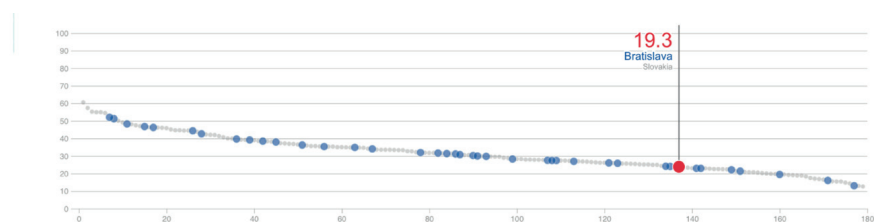
Okrem externých prekážok, spôsobených najmä chýbajúcim uchopením témy kreatívneho priemyslu na národnej úrovni a nedostatku kompetencií samosprávy pri podpore podnikania čelí mesto pri snahe formulovať rámcovú stratégiu podpory KKP nasledovným problémom:

- KKP nemá jasné inštitucionálne a kompetenčné zastúpenie v štruktúrach správy mesta – svojou prierezovou povahou táto agenda presahuje vymedzenie pôsobnosti Oddelenia kultúry, zasahuje do činnosti Oddelenia inovácií a digitálnych služieb, prelína sa s činnosťou BKIS a ďalších príspevkových organizácií mesta a vo veľkej miere sa prekrýva s viacerými projektami MIBu (aj nutnosťou realizácie pilotných a testovacích projektov).
- Na úrovni mesta neexistujú platformy, ktoré by sektor prepájali – napriek tomu, že v meste existuje vysoká koncentrácia subjektov KKP a ich prirodzené sieťovanie, mesto nemá vytvorenú platformu, ktorá by umožňovala komunikáciu medzi jednotlivými aktérmi, poskytovala informácie a dáta o sektore, ukazovala objem a spoločenský dopad činnosti v sektore, či prinášala nové spolupráce a prepojenia.
- Mesto nevyužíva koncentráciu priemyslu a jeho potenciál pre svoj komplexný rozvoj – inovácie a pridaná hodnota segmentu KKP pre komplexný mestský rozvoj je využívaná len ad hoc, bez systematického prístupu a prierezovej stratégie, ktorá by mohla prispieť k zlepšovaniu verejného priestoru, mestským inováciám, zvyšovaniu kvality života, ale aj rozvoju mestského brandingu a tvorby identity, či rozvoju udržateľného turizmu.

Monitor kultúrnych a tvorivých miest je výsledkom výskumného projektu, ktorý pokrýva 168 miest v 30 európskych krajinách. Je k dispozícii ako interaktívny online nástroj, ktorý umožňuje používateľom vyhľadávať vo vybraných mestách, ako aj v širokom spektre kvantitatívnych a kvalitatívnych informácií o ich výsledkoch. Tento nástroj poskytuje porovnateľné údaje o tom, ako sa darí európskym mestám v deviatich oblastiach, ktoré spájajú témy kultúra a tvorivosť, a zdôrazňuje, ako ich úspechy prispievajú k spoločenskému rozvoju miest, ich hospodárskemu rastu a tvorbe pracovných miest. Vychádza z troch hlavných indexov – kultúrna vitalita, tvorivá ekonomika a priaznivé prostredie

GRAF 57 Indikátor Kreativnej ekonomiky

Zdroj dát: *Creative Cities Monitor, JRC, 2019*

GRAF 58 Vytváranie podporného miesta

Zdroj dát: *Creative Cities Monitor, JRC, 2019*

Podmienky a predpoklady pre kultúru – príčiny**Spoločensko-historické predpoklady**

- Neexistencia spoločenskej (a politickej) dohody o význame kultúry.
- Kultúra prestáva byť vnímaná ako spoločenská hodnota a právo. Zanedbávanie rozvoja kultúry demokracie.
- Zúžené komunikovanie kultúry (predovšetkým cez masové médiá) zredukované na voľný čas a zábavu, ponuku kultúrneho vyžitia.
- Exkluzivita – kultúra vnímaná cez (vysoké) profesionálne umenie. Kultúra nie je inkluzívna – vnímaná ako prostriedok patriaci všetkým s právom tvorivo sa vyjadrovať.
- Absencia dostupného kultúrneho vzdelávania v predškolskej a školskej výchove.

- Nárast nekultúrnosti spoločnosti a jej prejavov (krajnej pravice a autoritárskych tendencií, xenofóbie, podliehania konšpiráciám, nedôvery v demokraciu, populizmu...).
- Kultúra oddelená od každodennosti ľudí – redukovanie verejnosti na konzumentov.

Kultúra je mnohoznačný pojem. Táto mnohoznačnosť pojmu sťažuje jej uchopenie vo verejných politikách. Aby sme vedeli plnohodnotne nastaviť rolu mesta v rozvoji kultúry, potrebujeme zdefinovať ako vnímame kultúru a čo pre nás znamená. Kultúra nie je len oddych, zábava, či príjemne strávený voľný čas. Predstavuje dôležitý zdroj hodnôt a významov, ktoré treba posilňovať a vytvárať dostatok priestoru pre ich rozvoj. Kultúra je hodnotou sama osebe – predstavuje spôsob života, spôsoby spolužitia, hodnotové systémy, tradície a presvedčenia. Tie sú základom spoločensko-kultúrneho systému a ľudia si ich osvojujú v procese socializácie v rámci spoločnosti, v ktorej žijú. Ide o širšie vymedzenie kultúry, avšak dôležité pre kultúrne politiky na lokálnej úrovni. Z popísaných dôvodov sa kultúrna politika stáva čoraz komplexnejšou a zložitejšou a nevystačí si len so sektorovým redukovaním, čo chceme odzrkadliť, akokoľvek je to náročné, v kultúrnej politike mesta Bratislavy. Výzvou a zároveň záväzkom je posilňovať pochopenie kľúčovej roly kultúry pri hľadaní riešení na aktuálne problémy mesta, ktorým čelíme.

Ako systematicky pristúpiť k postupným zmenám vnímania kultúry a jej role? Poukazujeme na skutočnosť, že umenie a kultúra prispievajú k zdraviu populácie, jej vzdelaniu, sociálnej súdržnosti a demokracii. Neredukujeme rolu kultúry na pozíciu „konzumovania kultúry“ obyvateľmi či turistami. Hovoríme viac o prínosoch kultúry ku kvalite života v mestách. Mestá by mali zdôrazňovať rolu kultúry ako kľúčového motora pre spoločenské zmeny zdola, pre transformáciu politik a kladenie relevantných otázok. Podporovať zvyšovanie záujmu o participáciu a občianske aktivity, od ktorých sa odvíja občianska a demokratická spoločnosť. Preto je dôležité neustále otvárať tému významu kultúry v živote spoločnosti.

Legislatívne podmienky

- Nedostatočná spolupráca úrovni samosprávy pri kultúrnych politikách, absencia spoločných kultúrnych nástrojov a projektov s MČ a krajom.
- Nedotiahnutá decentralizácia verejnej správy a chýbajúce reformy v oblasti kultúry.
- Nejasné a obmedzené kompetencie obcí/miest /krajov v oblasti kultúry – neschopnosť naplňať princípy partnerstva a územnej spolupráce.

Kľúčové je pre oblasť kultúry a jej postavenie prehodnotiť vnímanie dotácií na základe aktuálnych zákonných nastavení (rozpočtové pravidlá územnej samosprávy), umožniť legislatívne presadenie možnosti poskytovania viacročnej podpory a na základe toho prehodnotiť nástroje finančnej podpory (súťaž o dotácie a selektívnosť výberu podpory je v rozpore s udržateľnosťou). Potrebné je tiež analyzovať právne formy príspevkovej organizácie a formulovať východiská pre legislatívnu zmenu s cieľom transformácie do inej formy verejnej inštitúcie. Podporiť prípravu a schvaľovanie zákona o povinnom vyčlenení finančných prostriedkov pre vizuálne umenie v rámci stavebných investícií. Podporiť finalizáciu zákona o sponzorstve v zmysle úpravy daňového systému. Posilniť možnosti spoločného čerpania externých zdrojov (ESF, EŠIF, Európa pre občanov, Kreatívna Európa a pod.) s inými aktérmi / inštitúciami. Hl. mesto SR Bratislavy môže byť príkladom transformácie vo viacerých kompetenciách a politikách.

Kultúra je dôležitá pre kvalitu života v mestách a má jej byť venovaný väčší dôraz vo verejných politikách. Verejnou správou utvárané prostredie, v ktorom sa uskutočňujú procesy tvorby, uchovávaní a šírenia kultúrnych hodnôt sa v európskom kontexte nazýva kultúrna politika.

Aby mohol byť verejný záujem naplňaný, je potrebné zo strany mesta prehlbovať pozitívny vzťah spoločnosti ku kultúre a kultúrnemu dedičstvu, prehlbovať vzťah jednotlivca ku kultúre a kultúrnym hodnotám; podporovať dostupnosť kultúry ako faktora vzdelávania, zvyšovania kvality života, rozvoja komunikačných, kreatívnych a umeleckých zručností jednotlivca.

B.8 VZDELÁVANIE

Napriek tomu, že na území hlavného mesta pôsobí viac ako 420 vzdelávacích inštitúcií, tu **neexistuje žiadna inštitúcia**, ktorá by zabezpečovala možnosť **sieťovania** týchto inštitúcií, **podporu a poradenstvo**, ako i **zber dát** súvisiacich so vzdelávacími procesmi, ktoré umožňujú posudzovať úroveň kvality vzdelávania v Bratislave.

V súčasnosti mesto čelí nedostatku dát z oblasti vzdelávacieho procesu zbieraných od jednotlivých škôl a školských zariadení, mestských častí, samosprávneho kraja či štátu. Výročné správy výchovno-vzdelávacích inštitúcií často nemajú štandardizovanú podobu, nie sú systematicky zverejňované, prípadne tvoria nesúrodé informácie, ktoré nemôžu byť využívané na tvorbu politík založených na dôkazoch.

Ako **následok** absencie celomestskej vzdelávacej politiky a koncepcnej práce s mládežou je **oslabený vzťah obyvateľov voči mestu**. Nevyužitá príležitosť nadviazať vzťah medzi samosprávou a obyvateľmi v procese vzdelávania vedie k tomu, že pre obyvateľov sú kompetencie samosprávy neprehľadné a tým pádom sa nevedia efektívne zapájať do procesov samosprávy. Pritom pre jednotlivcov a organizovanú verejnosť je zapojenie do participatívnych aktivít na úrovni samosprávy najbezprostrednejšie, na rozdiel od národných politik.

Ďalší dôsledok spočíva v neprepojení vzdelávacích zariadení, vedúceho k nedostatku pedagogických a nepedagogických zamestnancov, **nekoordinovanom rozvoji kapacít školských zariadení**, ale aj nespájanie zdrojov a **neefektívnemu hospodáreniu izolovaných subjektov**.

Bratislava ako hlavné mesto SR legislatívne stanoveným rámcom kompetencií stratila možnosť ovplyvňovať kvalitu vzdelávania na svojom území. Nemôže sa spolupodieľať na zabezpečovaní dostatočnej **kapacity a kvality pedagogických a odborných zamestnancov. Nemôže tiež cielene regulovať** existujúcu sieť materských a základných škôl a **proaktívne reagovať** na výzvy predikovanej vzrastajúcej demografickej krivky.

V oblasti práce s deťmi a mládežou môžeme dnes ako hlavné problémy identifikovať predovšetkým nedostatky na poli relevantných dát, ktoré by boli potrebné pre vytvorenie absentujúcej Koncepcie práce s mládežou. Zároveň ako významný problém identifikujeme nižší záujem mladých o veci verejné a v nedostatkoch príležitostí pre ich zapájanie do chodu mesta. To hneď v niekoľkých formách, či už pri realizácii participatívnych procesov, vo volebnej účasti či pri záujmových činnostiach vo veciach verejných ako je napr. mládežnícky parlament.

V kontexte kompetencií mesta v práci centier voľného času identifikujeme ako najväčší problém nízke zapojenie mládeže do ich chodu oproti iným mestám. Centrá voľného času v Bratislave sú generáciou mladých 0-30 v omnoho menšej miere než v mestách ako Košice alebo Brno. Podiel účastníkov aktivít, a to nie len pravidelnej krúžkovej činnosti vo vekovej kategórii 15-30 je hlboko pod hodnotou, akú významnú kategóriu v meste zastupujú.

Vzdelávanie v Bratislave

V **Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta na roky na 2010 – 2020 (PHSR 2010-2020)** sa ako jeden z globálnych cieľov uvádza: „*Trvalo posilňovať úlohu Bratislavy ako hlavného rozvojového pólu Slovenska, centra zamestnanosti, služieb, vzdelanosti a kultúry.*“²⁴¹ Ak PHSR 2010-2020 priznalo Bratislave pozíciu „*centra vzdelávania, vedy a výskumu*“, táto pozícia sa v čase v národnom kontexte ešte posilnila a je potrebné ju upevňovať aj ďalej.

Ako strategický cieľ A.3. sa určilo nasledovné: „*Posilňovať Bratislavu ako nadregionálne centrum vzdelávania, vedy, výskumu a strategických služieb (ide o služby, ktoré majú vysokú pridanú hodnotu, podporujú zamestnanosť kvalifikovaných expertov, v optimálnom prípade sú exportne orientované, podporujú hodnotové reťazce národnej ekonomiky a prispievajú k rozvoju kľúčovej infraštruktúry, či už technickej alebo vedomostnej).*“²⁴²

Bratislava sa v PHSR 2010-2020 definuje ako „*centrum cudzojazyčného, celoživotného vzdelávania*“. Mesto sa má aktívne podieľať na rozvoji inštitúcií prispievajúcich **k zlepšeniu vzdelanostnej úrovne obyvateľov mesta** a vytvárajúcich atraktívnu ponuku vzdelávania, nielen pre ľudí zo Slovenska, ale aj zo zahraničia.²⁴³

Konkrétne kroky, ktoré majú byť v záujme uvedených cieľov realizované však dokument opisuje len vo veľmi všeobecnej rovine. Ostáva prinajmenšom otáznym, či sa uvedené ciele podarilo v roku 2020 (aspoň čiastočne) dosiahnuť. Už len z hľadiska výsledkov testovania piatakov a deviatikov bratislavských základných škôl, ktoré realizuje Národný ústav certifikovaných meraní (pozri ďalej) sa ukazuje cieľ urobiť z Bratislavy mesto, ktoré sa aktívne podieľa na zlepšovaní vzdelanostnej úrovne nielen pre ľudí zo Slovenska, ale aj zo zahraničia, nespĺnený.

V nasledujúcom texte sa pokúsime **analyzovať príčiny tohto stavu a navrhnúť špecifické ciele** spolu s konkrétnymi **krokmi a opatreniami, ktoré umožnia ich realizáciu**.

²⁴¹ HLAVNÉ MESTO SR BRATISLAVA. *Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010-2020*. 2010. p. 13

²⁴² Ibid., p. 14.

²⁴³ Ibid., p. 16.

Kvalita vzdelávania a nedostatky v oblasti dát o kvalite vzdelávania

Samostatný problém v rámci diskusie o poskytovaní kvalitných služieb na úrovni celého mesta je nedostatok dát z oblasti monitorovania kvality vzdelávacieho procesu, keďže neexistuje žiaden hodnotiaci model, ktorý by mohol systematicky túto kvalitu reflektovať. Jednou z možností ako nazerať na kvalitu školstva v hlavnom meste je sledovanie výsledkov v celoslovenských testovaniach.

Je ale dôležité zdôrazniť, že samotné vzdelávacie výsledky (testovania, neskoršia vzdelávacia či pracovná úspešnosť), nie sú dostatočným indikátorom kvality vzdelávacieho prostredia ako takého.

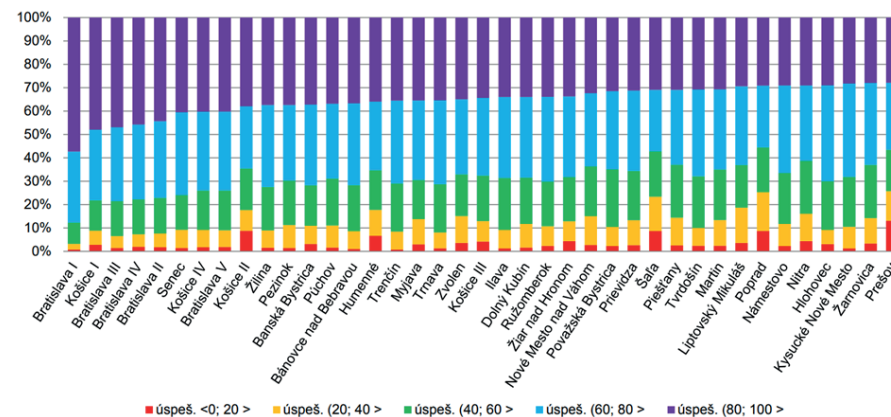
Pokiaľ má byť cieľom zhodnotiť, ako sa darí školám v Bratislave, je potrebné vypracovať oveľa komplexnejšiu analýzu, ktorá by sa venovala napr. aj vyhodnocovaniu školskej klímy (ktorá je dôležitá pre duševné zdravie detí, ale aj osvojovanie si občianskych postojov), kvality pracovného prostredia pre učiteľky a učiteľov i ďalšie profesie pôsobiace vo vzdelávaní a pod.

Nasledujúci text približuje základné informácie o tom, ako sa žiakom a žiačkom v Bratislave darilo v testovaniach. **Výsledky poskytujú obraz o tom, akú úroveň vedomostí a zručností žiaci a žiačky preukázali počas testovania.**

Odporúčame, aby sa v budúcnosti venovala systematická pozornosť analýze a vyhodnoteniu kvality vzdelávania v bratislavských školách, vďaka ktorej by bolo možné identifikovať potenciálne problémy a formulovať konkrétne kroky na skvalitnenie vzdelávania v hlavnom meste.

Najspolahlivejším zdrojom informácií o vzdelávacích výsledkoch žiakov a žiačok v ťažiskových predmetoch sú údaje z národných testovaní, ktoré organizuje Národný ústav certifikovaných meraní vzdelávania (NÚCEM). Na základných školách sa realizuje testovanie v piatom (Testovanie 5) a deviatom (Testovanie 9) ročníku, Testovanie 9 sa koná aj na osemročných gymnáziách a stredných športových školách a na stredných školách sa uskutočňuje externá časť maturitnej skúšky.

GRAF 59 Rozdelenie žiakov a žiačok v piatich výkonnostných skupinách podľa úspešnosti v teste z matematiky podľa okresov – testovanie r. 2019

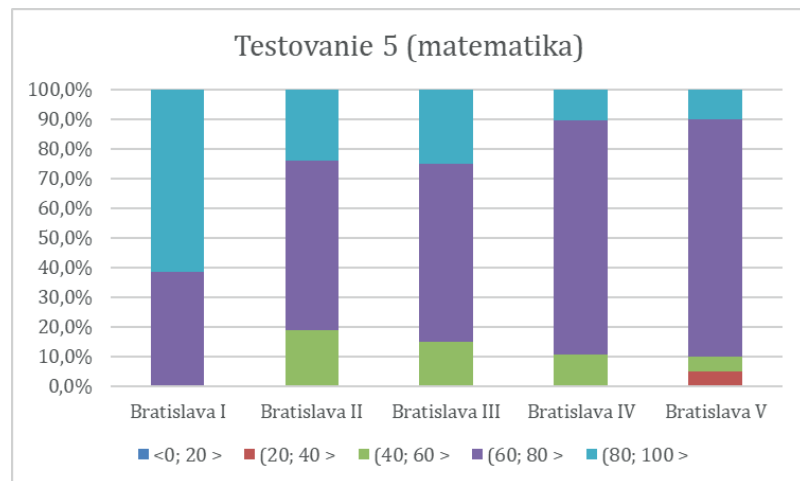


Zdroj dát: NÚCEM

Na základe **GRAFU 59** môžeme konštatovať, že všetkých 5 bratislavských okresov dosiahlo mimoriadne dobré výsledky a spomedzi všetkých slovenských okresov sa umiestnili v medzi 10 okresmi s najlepšimi výsledkami. To isté platí aj v kontexte rozdelenia testovania na konkrétne predmety, teda v matematike aj v testovaní zo slovenského jazyka a literatúry.

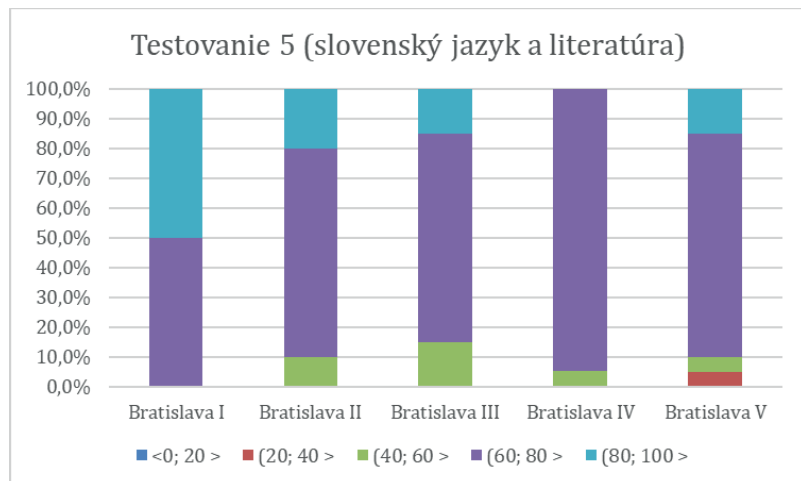
V rámci podrobnejšej analýzy výsledkov škôl v rozdelení na päť bratislavských okresov môžeme medzi jednotlivými okresmi badať rozdiely v úspešnosti. Zatiaľ čo v prvom bratislavskom okrese sa všetky školy umiestnili v dvoch najvyšších výkonnostných kategóriách, v ostatných okresoch boli výsledky o niečo horšie. Len v okrese Bratislava V sa vyskytli aj výsledky v druhej najhoršej z piatich výkonnostných kategórií. Aj napriek týmto miernym výkyvom ale stále môžeme hovoriť o celobratislavských výsledkoch ako o vysoko nadpriemerných v celoslovenskom meradle.

GRAF 60 Percentuálna miera úspešnosti v teste z matematiky podľa okresov Bratislava I – Bratislava V, testovanie r. 2019



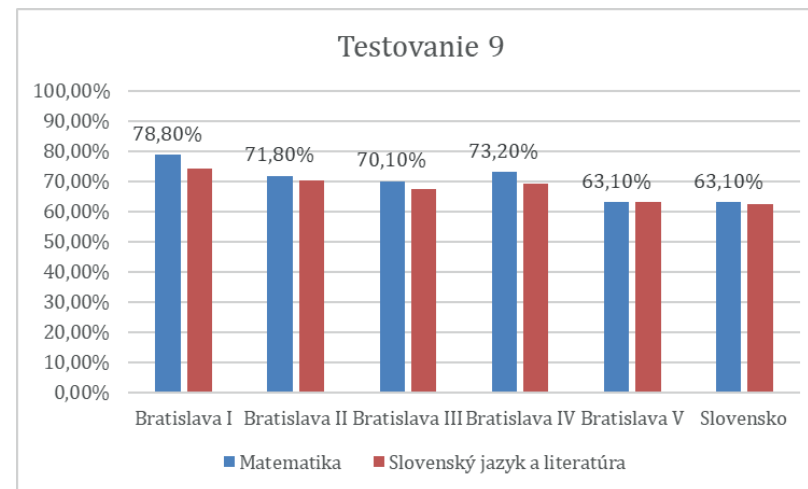
Zdroj dát: CVA na základe NÚCEM

GRAF 61 Percentuálna miera úspešnosti v teste zo slovenského jazyka podľa okresov Bratislava I – Bratislava V, testovanie r. 2019



Zdroj dát: CVA na základe NÚCEM

GRAF 62 Porovnanie výsledkov úspešnosti žiakov v Testovaní 9 podľa okresov v porovnaní s celoslovenským priemerom, testovanie 2019

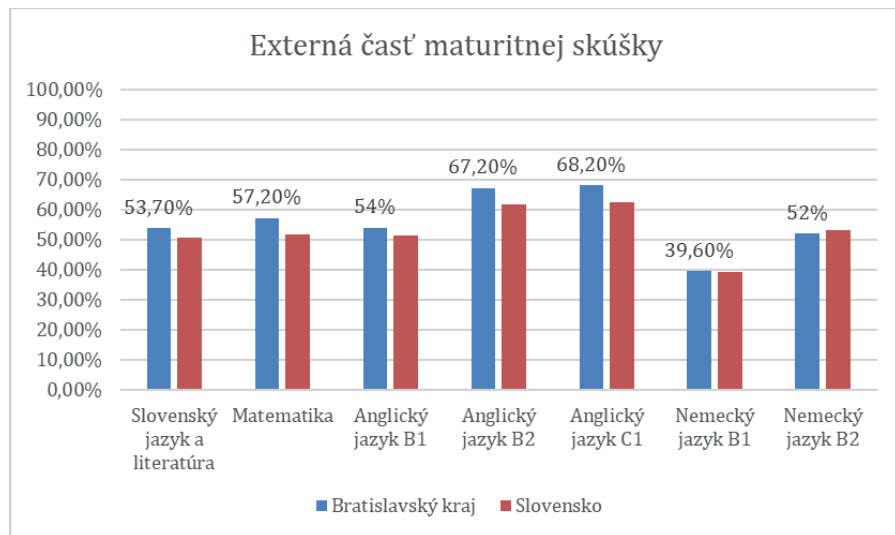


Zdroj dát: NÚCEM

Veľmi podobná situácia ako pri testovaní žiakov a žiačok v piatom ročníku nastáva aj pri testovaní deviatakov. Bratislavské školy v tomto testovaní rovnako zaznamenali omnoho lepšie výsledky, ako je slovenský priemer (znova platí, že najvýraznejšie lepší výsledok dosiahli školy v okrese Bratislava I).

Okrem výsledkov Testovania 5 a Testovania 9 môžeme trend nadpriemerných výsledkov sledovať aj pri pohľade na výsledky externej časti maturitných skúšok, kde ale disponujeme dátami len za Bratislavský kraj, nie len za jednotlivé okresy Bratislavy (Bratislava I – V). Vo všetkých predmetoch sú výsledky študentov pri externej časti maturitnej skúšky v priemere lepšie ako v prípade celoslovenského priemeru.

GRAF 63 Porovnanie výsledkov z externej časti maturitnej skúšky v jednotlivých predmetoch – Bratislavský kraj v porovnaní s celoslovenským priemerom, rok 2019



Zdroj dát: NÚCEM

Nakoniec, posledný zdroj dát, ktorý znova vypovedá o tom, že úroveň výsledkov žiakov v Bratislave dosahuje lepšie výsledky než v celoslovenskom priemere sú dáta z testovania KOMPARO, ktoré sa uskutočnilo v rokoch 2016 až 2021. Tohto testovania sa zúčastnilo približne 50 – 60 % všetkých základných škôl v Bratislave. Súhrnné výsledky za všetky testovania ukazujú, že výsledky (za 4. aj 8. ročník testovaných) sú v porovnaní so školami mimo Bratislavy o 8 – 10 percentuálnych bodov lepšie, a to bez ohľadu na konkrétne predmety aj ročník, v ktorom sa testovanie uskutočnilo.²⁴⁴

Všetky tieto výsledky poukazujú na fakt, že minimálne čo sa týka dosahovania výsledkov v kvantitatívnych ukazovateľoch žiakov a ich výsledkov v rôznej forme testovaní, bratislavskí žiaci a študenti dosahujú mimoriadne dobré výsledky. Interpretácia či kauzálne zdôvodnenie tohto faktu však nie je jednoduché. Nezanedbateľnú rolu tu určite hrá fakt, že žiaci bratislavských škôl vykazujú dlhodobu

²⁴⁴ DOBRÁ ŠKOLA, N. O. *Analýza výsledkov bratislavských základných škôl v testovaniach KOMPARO v rokoch 2016 – 2021.* [vlastné spracovanie]

vyššie všeobecné študijné predpoklady (ďalej VŠP) než mimobratislavskí žiaci (v priemere cca o 10 %). Nemožno teda priamo tvrdiť, že bratislavské školy sú lepšie alebo že bratislavskí učitelia vedia žiakov učivo lepšie naučiť.

Rozdiel v priemernej úspešnosti v teste VŠP sa pohybuje na úrovni 5 – 6 %, no v prípade konkrétnych škôl či tried to môže byť aj výrazne viac. Zároveň sa však vždy nájde aj niekoľko bratislavských škôl a tried, ktorých žiaci majú nižšie VŠP ako priemerní mimobratislavskí žiaci. Hoci nemožno vylúčiť, že na úroveň VŠP má istý vplyv aj dedičnosť, podstatnou mierou ich určuje výchova, množstvo a kvalita podnetov, podmienky v rodine, prístup ku knihám a iným zdrojom poznania, vedenie zo strany rodičov a učiteľov, množstvo a kvalita komunikácie medzi dieťaťom a jeho najbližším okolím a ďalšie faktory súvisiace s prostredím, v ktorom dieťa vyrastá a žije.

Vybrané charakteristiky bratislavského školstva

V nasledujúcej časti prezentujeme vybrané charakteristiky bratislavského školstva z hľadiska zriaďovateľov a kapacít školských zariadení.

Na území Bratislavy je lokalizované bezkonkurenčne najväčšie množstvo vzdelávacích a vedecko-výskumných inštitúcií v porovnaní s k ostatnými slovenskými mestami. V čase tvorby tejto stratégie figurovalo v Sieti škôl a školských zariadení SR (všetkých typov zriaďovateľov):

TABUĽKA 12 Počet vzdelávacích inštitúcií na území Bratislavy

Materské školy, vrátane špeciálnych materských škôl	200 (z toho 12 ŠMŠ)
Základné školy, vrátane špeciálnych základných škôl	112 (z toho 21 ŠZŠ)
Základné umelecké školy	29
Stredné odborné školy, vrátane špeciálnych stredných škôl	46 (z toho 11 ŠSŠ)
Gymnázia	38
Fakulty vysokých škôl	41

Zdroj dát: vlastné spracovanie, CVTI

V Bratislave sa teda nachádza dokopy **viac ako 420 vzdelávacích inštitúcií** evidovaných v Sieti škôl a školských zariadení SR. Okrem toho sú tu významné inštitúcie v oblasti vzdelávania s celoslovenskou pôsobnosťou (ako MŠVVaŠ SR, Štátny pedagogický ústav, SAV, Centrum vedecko-technických informácií SR, Iuventa, NUCEM a iné).²⁴⁵

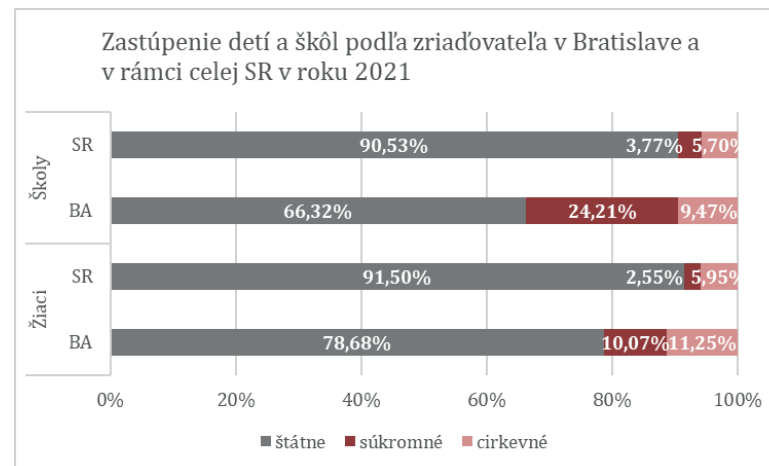
Na území hlavného mesta sa v roku 2020 vychovávalo a vzdelávalo **viac ako 153 000 detí, žiakov a študentov**. V tom istom roku pracovalo v hlavnom meste dokopy vo všetkých typoch vzdelávacích inštitúcií **vyše 13 300 pedagogických zamestnancov a vyše 281 pedagogických asistentov a odborných zamestnancov**.²⁴⁶

Tak ako v prípade materských škôl, aj na úrovni základných škôl pôsobí v Bratislave vyšší podiel súkromných ZŠ než v rámci celej SR a o niečo vyšší je v Bratislave aj podiel cirkevných ZŠ. Súkromné školy tvoria v Bratislave 24,21% všetkých ZŠ, v rámci celej SR len 3,77%. V súkromných školách sa v BA vzdeláva 10,07% všetkých žiakov a žiakov základných škôl, v rámci celej SR tvoria deti vzdelávané v súkromných školách 2,55% navštevujúcich ZŠ. Podiel cirkevných škôl v BA je 9,47%, v rámci celej SR 5,70%. Podiel žiactva v cirkevných školách v ZŠ je 11,25% a v rámci celej SR 5,95% (**GRAF 64**).

²⁴⁵ Do školského systému patria tiež školské výchovno-vzdelávacie zariadenia, akými sú napríklad školské kluby detí, centrá voľného času, strediská (odbornej) praxe, školské internáty a iné. Pre úplnosť je pri enumeratívnom opise vzdelávacieho systému lokalizovanému v hl. meste ešte potrebné spomenúť školské zariadenia výchovného poradenstva a prevencie (centrá pedagogicko-psychologického poradenstva a prevencie, centrá špeciálnopedagogického poradenstva), špeciálne výchovné zariadenia (diagnostické centrá, reedukačné centrá, liečebno-výchovné sanatóriá) a školské účelové zariadenia (ako sú napr. školské jedálne).

²⁴⁶ Centrum vedecko-technických informácií SR a Štatistický úrad SR.

GRAF 64 Zastúpenie detí a škôl podľa zriaďovateľa v Bratislave v porovnaní s celoslovenským priemerom, rok 2021



Zdroj dát: CVA podľa údajov CVTI (štatistická ročenka)

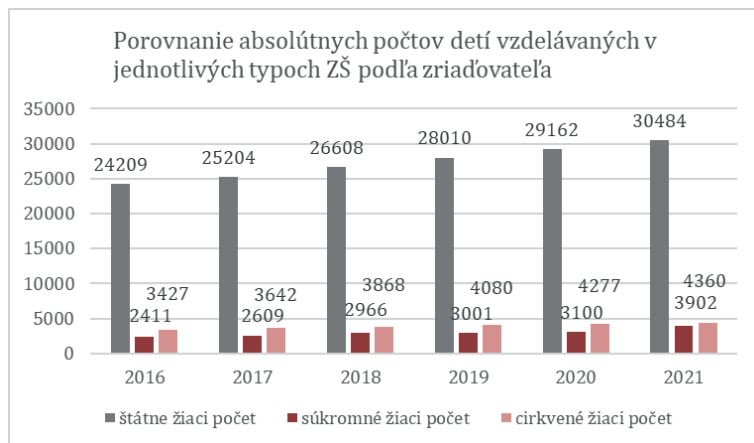
Vývoj siete základných škôl v Bratislave z hľadiska počtu škôl, tried a žiakov: V uplynulých rokoch rástli všetky typy základných škôl, najrýchlejšie súkromné

Najvyšší absolútny počet žiakov a žiakov sa v Bratislave vzdeláva v štátnych základných školách a štátne školy zaznamenali za ostatných päť rokov aj najvyšší prírastok žiakov a žiakov (spolu 6275 detí). V súkromných ZŠ sa síce z hľadiska absolútnych počtov vzdeláva najmenej detí, počty stúpali spomedzi všetkých typov ZŠ podľa zriaďovateľa najrýchlejšie (od roku 2016 do 2021 stúpala žiacka populácia v súkromných ZŠ o 1491 detí). Počet detí vzdelávaných v cirkevných školách sa za ostatných päť rokov zvýšil o 933 (**GRAF 65**).

Zastúpenie štátnych, súkromných a cirkevných škôl: Najmenej štátnych škôl je v Bratislave medzi gymnáziami

Tak ako v prípade materských a základných škôl, aj pri stredných školách môžeme v Bratislave v porovnaní s údajom pre celú SR pozorovať výraznejšie zastúpenie súkromných zriaďovateľov. Cirkevné stredné školy sú v BA zastúpené porovnateľne ako vo zvyšku Slovenska (**GRAF 66**).

GRAF 65 Porovnanie absolútnych počtov detí vzdelávaných v jednotlivých typoch ZŠ podľa zriaďovateľa v Bratislave, porovnanie roky 2016-2021

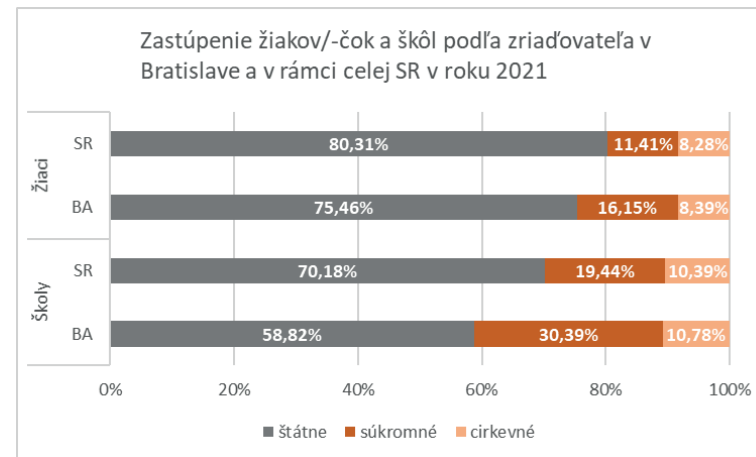


Zdroj dát: CVA podľa údajov CVTI (štatistická ročenka)

Štátne stredné školy (bez ohľadu na typ) tvoria v Bratislave 58,82 % všetkých stredných škôl, zatiaľ čo v rámci celej SR až 70,18 %. Štátne školy navštevujú v Bratislave tri štvrtiny stredoškôľakov a stredoškôľáčok (75,46 %), v rámci celej SR je to 80,31 %. Súkromných stredných škôl je v Bratislave takmer tretina (30,39 %), zatiaľ čo v rámci celej SR je súkromná približne každá šiesta stredná škola (16,15 %).

Z dôvodu malých zmien v celkovom počte stredných škôl ďalej pracujeme len s údajmi o počtoch vzdelávaných žiakov a žiačok. Za rok 2021 nie sú v štatistických výkazoch CVTI, z ktorých čerpáme, k dispozícii údaje o počtoch tried, a preto sme do analýzy nezaradili ani tento parameter (v prípade stredných škôl tiež nemusí byť veľkosť tried natoľko rozhodujúca ako na nižších stupňoch vzdelania, keďže sa zvyšuje samostatnosť žiakov a žiačok aj diverzifikácia a individualizácia vzdelávania podľa zamerania). Údaje o počtoch žiakov a žiačok tak poskytujú relatívne spoľahlivú orientáciu o vývoji stredného školstva v Bratislave.

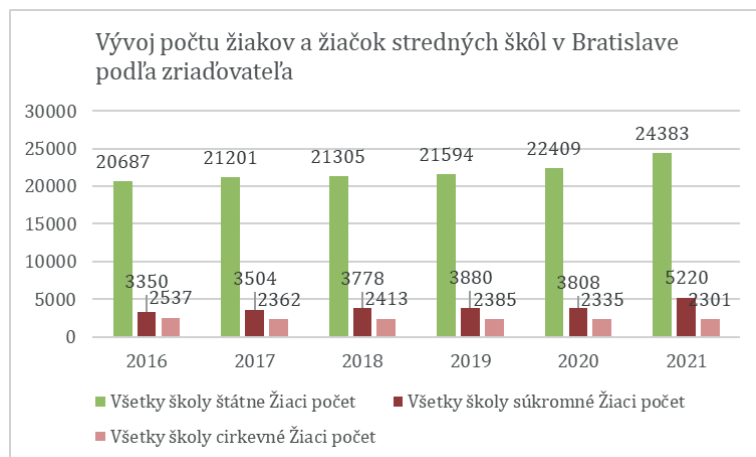
GRAF 66 Zastúpenie žiakov a žiačok a škôl podľa zriaďovateľa v Bratislave v porovnaní s celorepublikovým priemerom za stredné školy, rok 2021



Zdroj dát: CVA podľa údajov CVTI (štatistická ročenka)

Bez ohľadu na typ školy sa najviac žiakov a žiačok v štátnych stredných školách a štátne školy zaznamenali aj medzi rokmi 2016 a 2021 aj najvyšší prírastok o celkovo 3 693 žiakov a žiačok (z 20 687 na 24 383). Z hľadiska percentuálneho nárastu však stúpal počet žiakov a žiačok v štátnych školách pomalšie než v prípade súkromných stredných škôl. V štátnych školách narástla žiacka populácia v roku 2021 na úroveň 117,87 % hodnoty z roku 2016. V súkromných školách stúpol počet žiakov a žiačok medzi rokmi 2016 a 2021 o 1 870 (z 3 350 na 5 220; nárast na 155,82 %). V cirkevných školách došlo k úbytku 236 žiačok a žiakov (z 2 537 na 2 301; pokles na 90,7 % hodnoty z roku 2016). Údaje o vývoji absolútnych počtov žiakov a žiačok v štátnych, súkromných a cirkevných školách v Bratislave za všetky sledované roky sumarizuje **GRAF 67**.

GRAF 67 Vývoj počtu žiakov a žiačok stredných škôl v Bratislave podľa zriaďovateľa, porovnanie rokov 2016-2021



Zdroj dát: CVA podľa údajov CVTI (štatistická ročenka)

Východisko 1: Absencia spoločnej celomestskej platformy pre spoločné ciele v oblasti vzdelávania

Napriek tomu, že sa problematika vzdelávania dotýka veľkého množstva obyvateľov Bratislavy, bola problematika formálneho i neformálneho vzdelávania v rámci doterajších rozvojových programov a strategických dokumentov hlavného mesta riešená len okrajovo. Príčinou tohto stavu je predovšetkým legislatívne vymedzený rámec kompetencií mesta ustanovený v zákone č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave ako aj v Štatúte hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy.²⁴⁷ V zmysle týchto dokumentov sa kompetencie preneseného výkonu štátnej správy na základných a stredných školách ako aj originálne samosprávne kompetencie v rámci zriaďovania materských škôl nepreniesli na hlavné mesto, ale na mestské časti Bratislavy, prípadne na Bratislavský samosprávny kraj. Bratislava ako hlavné mesto SR tak v súčasnosti nedisponuje kompetenciami strategicky plánovať a riadiť rozvoj vzdelávacej politiky v meste.

²⁴⁷ Štatút hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení dodatkov č. 1 až 14.

Hlavné mesto sa stalo zriaďovateľom základných umeleckých škôl a centier voľného času, pričom materské a základné školy spadajú pod správu mestských častí (v prípade škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami je zriaďovateľom základných aj stredných škôl regionálny úrad), stredné školy (gymnázia, stredné odborné školy, konzervatóriá) zriaďuje Bratislavský samosprávny kraj (s výnimkou policajných a zdravotníckych škôl, ktoré spadajú pod príslušné ministerstvá). Navyše, zákon č. 596/2003 Z. z. deleguje vykonávanie štátnej správy v I. stupni samotným riaditeľom základných a stredných škôl. Vysoké školy sú organizované na princípe akademickej samosprávy.²⁴⁸

Výsledkom opísaného stavu rozdelených kompetencií v organizácii vzdelávacieho procesu je **absencia kľúčového aktéra zvyšovania kvality vzdelávania v rámci hlavného mesta**. V prostredí kompetenčnej fragmentácie je náročné budovať celomestskú vzdelávaciu koncepciu založenú na princípoch inovatívnosti, multidisciplinarity a synergie (princíp učiacich sa miest). Mnohé páličivé problémy vzdelávacieho procesu majú komplexný charakter a nie je ich možné riešiť bez existujúcej siete kooperujúcich aktérov.

Napriek tomuto bezkonkurenčne najvyššiemu počtu inštitúcií zapojených do vzdelávacieho systému na jednom mieste môžeme konštatovať, že celému systému chýba jednoznačnejšia koordinácia platforma. Hoci sú kompetencie mesta v konkrétnych oblastiach vzdelávacieho systému minimálne (s výnimkou centier voľného času), mesto by aj vzhľadom na svoje postavenie a celomestskú pôsobnosť a povinnosť dbať o komplexný rozvoj kvality života obyvateľov Bratislavy malo podporovať čo najväčšiu formu zapojenia k spolupráci všetkých aktérov.

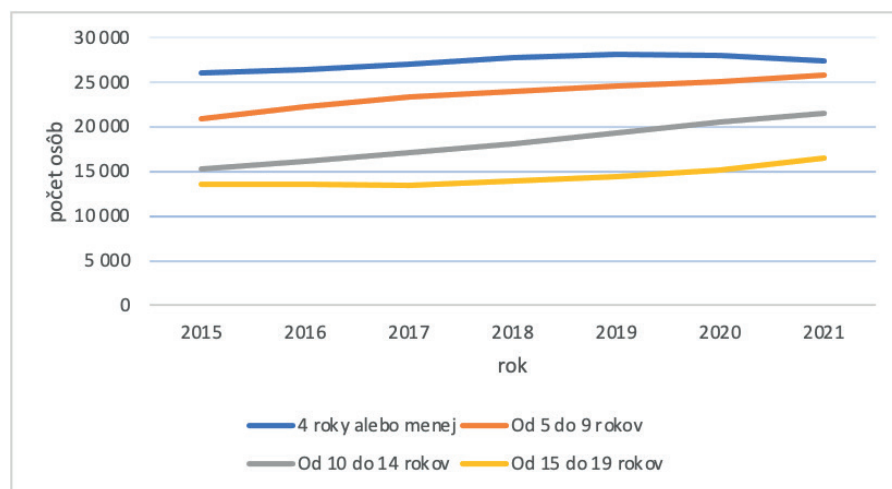
V úzkej spolupráci s mestskými časťami a ďalšími aktérmi pôsobiaci v rámci Bratislavy tak môže aspoň v tejto forme vytvoriť platformu pre sieťovanie aktérov a ich čo najvyššiu mieru koordinácie v snahe o poskytovanie čo najkvalitnejších vzdelávacích služieb na území mesta.

²⁴⁸ Zriaďovateľom všetkých spomínaných inštitúcií môžu byť okrem štátu aj cirkevi či súkromní zriaďovatelia.

Východisko 2: Chýbajúce kapacity v školských zariadeniach

Na základe analýzy demografického vývoja v posledných rokoch, ako aj na základe demografických prognóz môžeme konštatovať, že ďalším jedinečným problémom vzdelávacieho procesu v Bratislave bude **kontinuálny nárast obyvateľstva vo vekovej skupine 0 až 19 rokov** (na rozdiel od demografickej situácie vo všetkých ostatných slovenských mestách).²⁴⁹ Podľa dostupných dát analyzujúcich pohyby v počte obyvateľstva hlavného mesta je evidentné, že Bratislava zaznamenáva kontinuálny prírastok obyvateľstva.

GRAF 68 Demografická situácia vo vybraných vekových kategóriách v Bratislave v rokoch 2015 – 2021

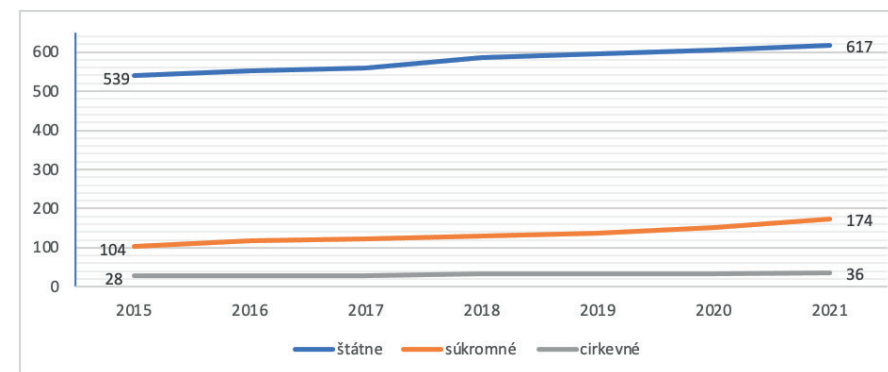


Zdroj dát: Štatistický úrad SR (vlastné spracovanie)

²⁴⁹ Pozri napr. BLEHA, B., ŠPROCHA, B., VAŇO, B. *Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050*. 2017.

Uvedené analytické podklady však bude potrebné aktualizovať o nové dáta zo sčítania obyvateľov 2021 po ich úplnom zverejnení.

GRAF 69 Vývoj počtu tried na MŠ všetkých typov zriaďovateľov v Bratislave v rokoch 2015 – 2021



Zdroj dát: Štatistický úrad SR (vlastné spracovanie)

Rovnaký vývoj predpokladajú aj prognózy počtu obyvateľov Bratislavy v rámci dokumentu Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030).²⁵⁰

Trend kontinuálneho nárastu počtu obyvateľstva Bratislavy vo veku od 0 do 6 rokov sa odráža aj v náraste počtu tried materských škôl u všetkých typov zriaďovateľov. V princípe u všetkých troch typov zriaďovateľov je badateľný nárast počtu tried v materských školách, pričom najvýraznejším tempom rástol počet tried u súkromných zriaďovateľov (nárast o 67 % od r. 2015 do r. 2021).

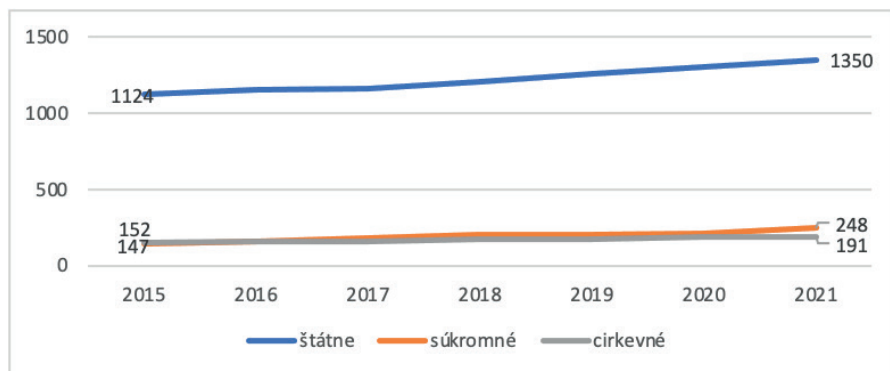
Otázkou zostáva, či budú mať existujúce materské školy dostatok kapacít na zvyšovanie počtu detí, a to najmä v súvislosti so zavedením povinnej predškolskej dochádzky v školskom roku 2021/2022, ktoré rastúce demografické nároky na zvyšovanie kapacít MŠ ešte znásobuje. Aj v rámci PHSR BSK na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030) sa konštatuje: „V súvislosti so zavedením povinnej predškolskej dochádzky od roku 2021 Inštitút vzdelávacej politiky v roku 2019 odhadoval, že v Bratislavskom kraji existuje potreba dobudovania min. 569 ďalších miest len v priamej súvislosti s týmto opatrením.“²⁵¹

²⁵⁰ BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ. *Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030)*. 2021. p. 67.

²⁵¹ Ibid., p. 153.

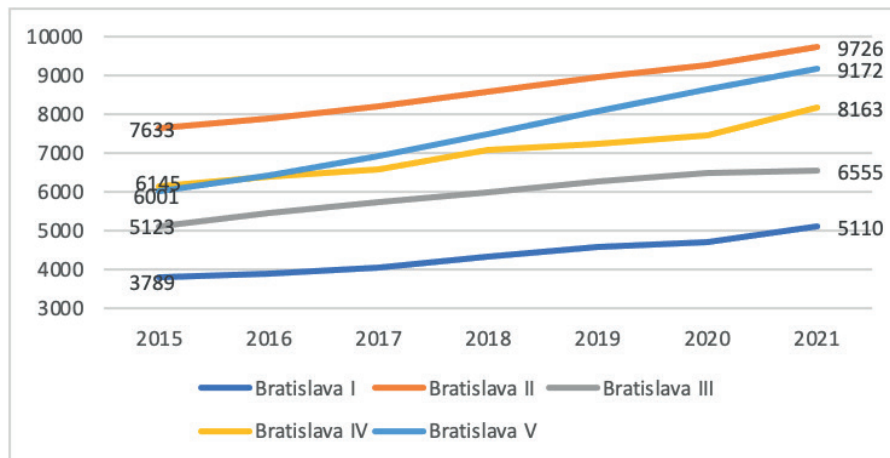
Podobne sa nárast počtu žiakov vo veku 6 – 15 rokov odráža aj v náraste počtu tried základných škôl u všetkých typov zriaďovateľov.

GRAF 70 Vývoj počtu tried na ZŠ všetkých zriaďovateľov v Bratislave v rokoch 2015 – 2021



Zdroj dát: Štatistický úrad SR (vlastné spracovanie)

GRAF 71 Vývoj počtu žiakov na ZŠ všetkých zriaďovateľov Bratislave v rokoch 2015 až 2021



Zdroj dát: CVTI (vlastné spracovanie)

S rovnakým vývojom počtu aj Bratislavský samosprávny kraj: „V ďalšom období sa dá predpokladať ďalšie zvyšovanie počtu žiakov, čo ukazuje aj prognóza demografického vývoja počtu detí vo vekovej skupine navštevujúcej základné školy, ktorá naznačuje nárast počtu tejto vekovej skupiny o takmer 20 % v školskom roku 2025/2026, v porovnaní so školským rokom 2019/2020.“²⁵²

Z uvedených skutočností môžeme vyvodiť záver, že rozmiestnenie MŠ a ZŠ vo vzťahu k ich pešej dostupnosti je dostačujúce, no nároky na ich kapacitu sa budú na základe dostupných indikátorov do r. 2030 každoročne zvyšovať.²⁵³ Bratislava však v súčasnosti nedisponuje takmer žiadnou kompetenciou v plánovaní týchto výchovno-vzdelávacích zariadení (s výnimkou napríklad územného plánovania).

Do budúcnosti bude potrebné plánovať kapacity v nadväznosti na rozvoj novej bytovej výstavby. V tomto kontexte bude dôležité dodržiavať princíp tzv. 15-minútového mesta, na základe ktorého má byť kľúčová infraštruktúra dostupná obyvateľom v pešej dostupnosti do 15 minút od ich bydliska.

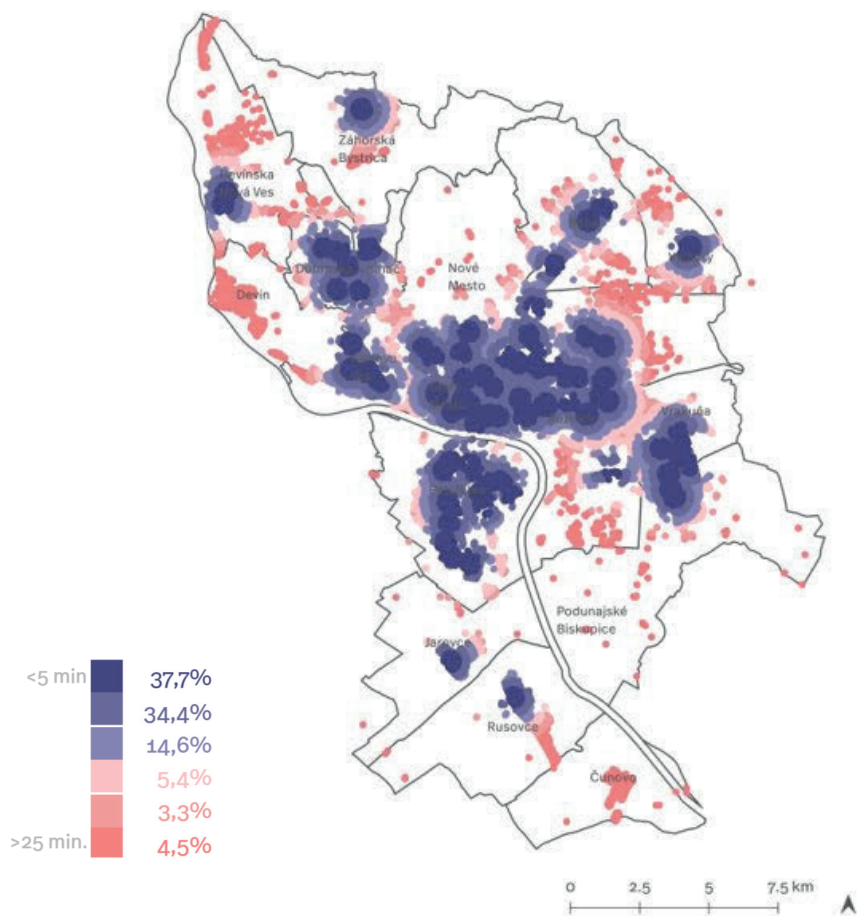
Už dnes je napríklad sieť materských škôl pomerne dobre rozložená v priestore vzhľadom na pešiu dostupnosť. Len 13,2 % adresných bodov je vzdialených viac než 15 minút chôdze (dospelého človeka) od najbližšej MŠ (pozri **OBR. 27**). Vo vzťahu k pešej dostupnosti základných škôl môžeme konštatovať, že len 19,8 % adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) je vzdialených viac než 15 minút chôdze (dospelého človeka) od najbližšej ZŠ. Pozri **OBR. 28**.²⁵⁴

²⁵² Ibid., p. 154.

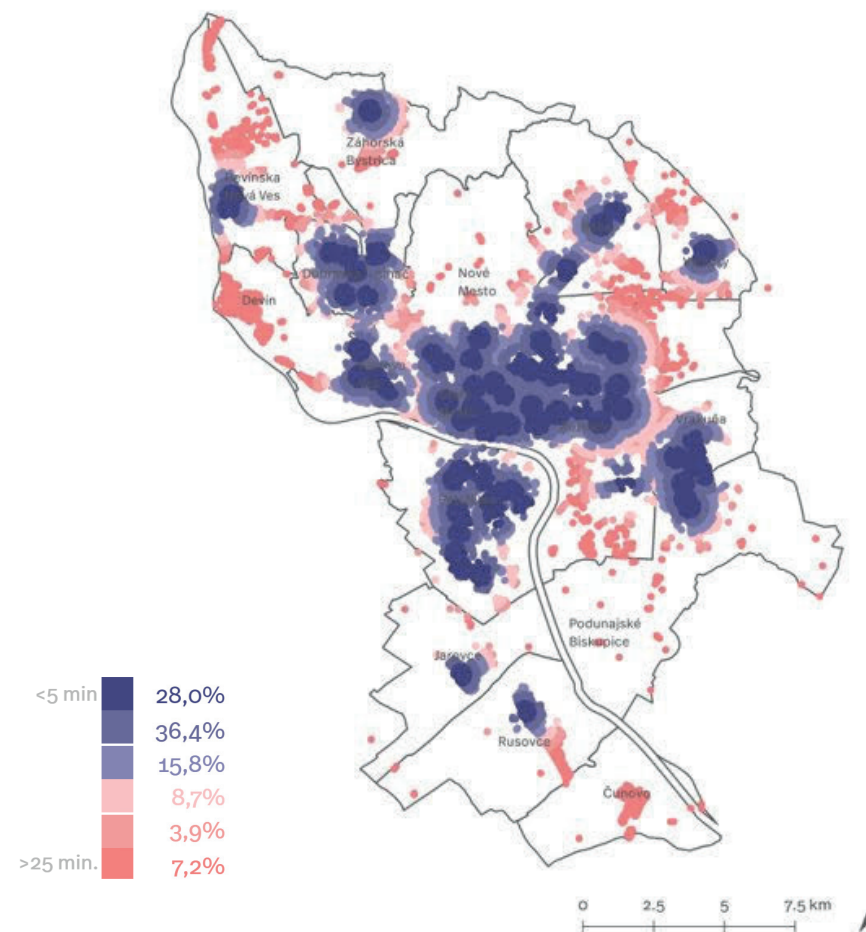
²⁵³ Uvedený predikovaný kapacitný problém v inštitúciách primárneho a predprimárneho vzdelávania je tiež predmetom strategických plánov v oblasti vzdelávania v rámci aktuálnych Programov rozvoja jednotlivých mestských častí Bratislavy.

²⁵⁴ V Prahe 1 z 5 áut v rannej zápche vezie dieťa do školy (pozri projekt Pěšky městem: <https://peskymestem.cz/projekt/bezpecne-cesty-do-skoly/dopad/>), čo má negatívny dopad na dopravnú situáciu v meste, smog v meste, environmentálne dopady, ale je to nevhodné aj pre zdravie detí. Dôvodom však nie je vzdialenosť školy od bydliska ale skôr pocit nebezpečia či ohrozenia dopravnou situáciou okolo školy. Je preto potrebné zvýšiť bezpečnosť ulíc pre deti predovšetkým v okolí škôl a na cestách z bydlísk do škôl. Ak by sme zlepšili len 15-minútové pešie okolie okolo každej základnej školy v Bratislave, tak zlepšíme vyše 80 % mesta.

OBRÁZOK 27 Pešie dochádzkové vzdialenosti jednotlivých adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) k najbližšej materskej škole v Bratislave



OBRÁZOK 28 Pešie dochádzkové vzdialenosti jednotlivých adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) k najbližšej základnej škole v Bratislave



Zdroj dát: CVTI (vlastné spracovanie)

V Bratislave pôsobí v porovnaní s celou SR vyšší podiel súkromných materských a základných škôl. V uplynulých rokoch tiež dochádzalo k výraznému nárastu súkromných MŠ a ZŠ.

Vyššiu početnosť súkromných (a v niektorých prípadoch aj cirkevných) škôl je potrebné zohľadniť pri plánovaní koordinačných aktivít – do spolupráce je potrebné zahrnúť väčší počet subjektov. Rýchlejší nárast detí v súkromných materských a základných školách v porovnaní so štátnymi môže poukazovať na nedostatočné kapacity alebo úroveň ponuky štátneho školstva. To môže prispievať k prehĺbovať nerovnosti vo vzdelávaní – rodičia z vyšších spoločenských tried a príjmových skupín môžu pre svoje deti zabezpečiť kvalitnejšie vzdelanie. **V tejto oblasti je však potrebné realizovať ďalšie analýzy.** Vysoký počet i rôznorodosť aktérov pôsobiacich vo vzdelávaní na úrovni materských, základných a stredných škôl môže v prípade efektívnej koordinácie prispieť k zvyšovaniu kvality celkového vzdelávacieho prostredia (sieťovanie, výmena skúseností, prenos inovácií medzi jednotlivými školami a pod.)

Do celkovej debaty o kapacitách v školách okrem samotnej predikcie rastu počtu detí v predškolskom a školskom veku vstupuje aj aktuálna situácia s vojnovým konfliktom na Ukrajine, ktorá vyvíja ešte väčší tlak na kapacity v predškolských a školských zariadeniach²⁵⁵. Samotné údaje o evidovaných žiadostiach o prijatie do materských škôl samé o sebe nemajú výpovednú hodnotu, nakoľko tieto dáta nie sú očistené od žiadostí, ktoré môžu byť považované za nevyhovené len z dôvodu, že dieťa dostalo umiestnenie do inej MŠ.

Obmedzené kapacity štátnych MŠ indikované relatívne pomalým rastom kapacít štátnych MŠ aj vysokým podielom žiadostí o prijatie, ktorým sa v roku 2021 nevyhovelo, vytvára z podnikateľského hľadiska vhodné prostredie pre zakladanie nových súkromných MŠ (na čo poukazujú aj údaje o dynamickom raste nielen detí vzdelávaných v súkromných MŠ, ale aj nových škôl). Z hľadiska kvality vzdelávacieho prostredia v Bratislave však môže ísť o relatívne vážny problém, keďže súkromné MŠ majú možnosť vyberať poplatky, ktoré môžu predstavovať prekážku vo vzdelávaní najmä pre deti z nižších sociálno-ekonomických tried. Jednou z prvých priorít pri skvalitňovaní

²⁵⁵ ide o vyhlášku Úradu verejného zdravotníctva SR, ktorá umožňuje od 24.3.2022 počas mimoriadnej situácie navýšiť kapacity v zariadeniach o 10 %. Viac tu: https://www.uvzsr.sk/index.php?option=com_content&view=article&id=5103:uvz-sr-reagujeme-na-nedostatok-miest-v-kolkach&catid=56:tlaove-spravy&Itemid=62

vzdelávacieho prostredia v hlavnom meste by teda mali byť kroky na podporu navyšovania kapacít MŠ pre štátnych zriaďovateľov (t. j. obce).

Pre nastavenie konkrétnych krokov a stratégie by však bolo vhodné najskôr podrobnejšie zmapovať situáciu, a to najmä:

- vytvoriť mapu siete MŠ v rámci všetkých mestských častí a s ohľadom na vnútromestskú mobilitu (bydlisko vs. pracovisko rodičov);
- analyzovať výšku poplatkov súkromných MŠ a vyhodnotiť ich potenciálnu dostupnosť pre rôzne príjmové skupiny v Bratislave;
- identifikovať faktory, ktoré štátnym zriaďovateľom znemožňujú rýchlejšie budovať kapacity MŠ, ako aj ich potreby na podporu, ktorú by im mohol magistrát hlavného mesta poskytnúť.

Súkromné školy sú v porovnaní so štátnymi a cirkevnými školami menšie, pôsobí v nich viac učiteliek a učiteľov (v pomere k vzdelávaným deťom).

- Menšie triedy a nižší počet detí pripadajúcich na jedného vyučujúceho či vyučujúcu môže indikovať lepšie pracovné podmienky učiteliek a učiteľov pôsobiacich v súkromných školách, ako aj lepšie vzdelávacie prostredie pre deti a mladých ľudí (vyššie počty detí v triedach môžu vytvárať náročnejšie vzdelávacie prostredie – sťažujú možnosti individuálneho prístupu k deťom a v takýchto triedach teda môže byť náročnejšie dosahovať porovnateľné výsledky a poskytovať rovnako kvalitnú výchovu a vzdelávanie; pre zamestnankyne a zamestnancov zároveň predstavuje takéto prostredie stresujúcejšie pracovné prostredie a vzhľadom na nízke finančné ohodnotenie môžu prispievať k nedostatku adekvátnej pracovnej sily).
- Je potrebné zahrnúť komplexnejšie indikátory posudzovania kvality vzdelávania. Preto je nevyhnutná **hlbkovejšia analýza**, ktorá by spoľahlivejšie zodpovedala otázku, či je vzdelávacie prostredie v štátnych a cirkevných školách v Bratislave v porovnaní so súkromnými skutočne náročnejšie a nakoľko rozdielnosti vo vzdelávacom prostredí skutočne vedú k odlišnej kvalite poskytovanej výchovy a vzdelávania. Je pritom potrebné zohľadniť nasledujúce faktory:
 - V triedach môžu pôsobiť aj ďalšie profesie (pomocní vychovávateľa, pedagogické asistentky), ktorých prítomnosť

celkový pomer detí pripadajúcich na jedného dospelého znižuje a teda môže potenciálne problémy vyplývajúce z vysokej naplnenosti tried eliminovať.

- Významným faktorom kvality vzdelávania sú odborné zručnosti a spôsobilosti vyučujúcich a teda aj v plných triedach možno poskytovať kvalitnejšie vzdelávanie v prípade, že v nich pôsobia kvalifikovanejšie učiteľky či učители.
- Napokon nemožno zabúdať na zloženie triedy – najmä v prípade vyššieho zastúpenia detí so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami je dôležitá podpora aj zo strany odborných pracovníkov a pracovníčok (špeciálne pedagogičky, psychológovia a pod.).

Východisko 3: Nízka atraktivita učiteľských povolání v Bratislave v porovnaní so zvyškom Slovenska

Je dôležité zdôrazniť, že problémy, ktorým musí čeliť vzdelávanie v Bratislave sa v mnohom líšia od problémov identifikovaných MŠV-VaŠ SR v rámci celorepublikovej vzdelávacej politiky. Bratislavské školy bojujú s **nedostatkom učiteľov** (najmä prírodovedných a technických smerov či jazykov – pozri portál profesia.sk), pretože hlavné mesto ponúka pomerne široké spektrum pracovných príležitostí, pričom platové podmienky v niektorých odvetviach sú neporovnateľné so mzdami v školskom sektore.

V porovnaní s inými regiónmi je finančná situácia učiteliek a učiteľov v Bratislave horšia.

- Platy učiteliek a učiteľov sa pohybujú približne na úrovni učiteľských plátov v iných regiónoch. Vzhľadom na vyššie životné náklady je preto finančná situácia učiteliek a učiteľov v bratislavských školách pravdepodobne horšia. Toto tvrdenie potvrdzuje aj Analýza zistení o stave školstva, kde bol tento problém rovnako identifikovaný primárne v Bratislavskom kraji.²⁵⁶
- Učiteľské platy sú aj relatívne nižšie oproti priemerným plátom v iných profesiách, než je to v iných regiónoch. To môže negatívne vplývať na sociálnu pozíciu učiteliek a učiteľov.

²⁵⁶ HALL, R., DRÁL, P., FRIDRICHOVÁ, P., HAPALOVÁ, M., LUKÁČ, S. MIŠKOLCI, J., VANČÍKOVÁ, K. *Analýza zistení o stave školstva na Slovensku: To dá rozum*. 2019.

- Finančná situácia vyučujúcich sa môže líšiť aj podľa toho, na akom type školy pôsobia alebo v ktorom bratislavskom okrese sa ich škola nachádza. To môže viesť k vzniku rozdielov v kvalite poskytovaného vzdelávania – takýto vzťah by bolo potrebné overiť v rámci podrobnejšej analýzy.
- Jedným z prvých krokov by teda malo byť hľadanie spoločných riešení ako podporiť učiteľky a učiteľov v Bratislave z hľadiska ekonomického a sociálneho. V rámci hľadania týchto riešení je dôležité (1) identifikovať príklady z iných miest zo Slovenska ale aj zo Slovenska, ktoré môžu slúžiť ako inšpirácia opatrení pre Bratislavu (napr. nájomné bývanie); (2) identifikovať mechanizmy, ktoré už zriaďovatelia využívajú (napr. mimoškolská krúžková činnosť a pod.); (3) hľadať spoločný postup na zlepšenie situácie učiteliek a učiteľov tak, aby nedochádzalo k prehlbovaniu rozdielov medzi jednotlivými mestskými časťami.

Výška platu predstavuje dôležitý aspekt pracovných podmienok, nejde však o jediný faktor, ktorý by určoval kvalitu vzdelávacieho prostredia alebo dokonca atraktivitu učiteľského povolania.

- Pracovné podmienky môžu významne súvisieť s kvalitou vykonávanej práce, ako aj s atraktivitou učiteľského povolania. V prípade učiteľskej profesie sa ako významný faktor sťažujúci výkon práce alebo odrádzajúci mladých ľudí od vstupu do tejto profesie ukazujú napr. vysoký stres a náročnosť práce. Analýzy mapujúce komplexnejšie kvalitu pracovného prostredia pedagogických, ale aj odborných a všetkých ďalších zamestnancov a zamestnankýň škôl (ktoré sa tiež podieľajú na vytváraní vhodného vzdelávacieho prostredia pre deti a mladých ľudí) však nie sú k dispozícii. **Ak sa majú skvalitniť pracovné podmienky v bratislavských školách, je potrebné takúto analýzu zrealizovať.**

V Bratislave sú učiteľské platy približne rovnaké ako v priemere Slovenska, oproti priemernej mzde v danom regióne sú však platy učiteliek a učiteľov v Bratislave najnižšie. Priemerné učiteľské platy v materských, základných a stredných školách sa pohybujú okolo národného priemeru. **V prípade materských škôl** zarábali učiteľky a učители o čosi viac než ich kolegyne a kolegovia v ostatných krajoch. Učiteľky a učители materských škôl v Bratislavskom kraji zarábali

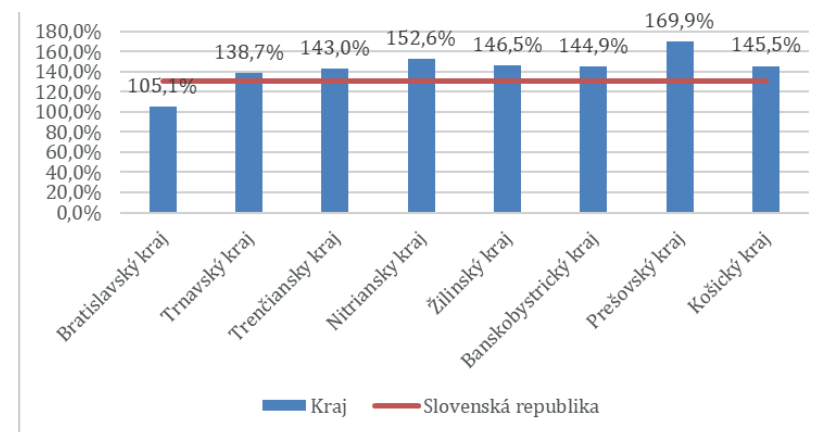
priemerne 1 164,20 eur mesačne, v priemere Slovenska to bolo 1 128,10 eur.²⁵⁷

Bratislavské učiteľky a učitelia **základných a stredných škôl** mali približne rovnaký plat ako učiteľky a učitelia v priemere Slovenska. V roku 2021 učiteľky a učitelia základných a stredných škôl v Bratislavskom kraji zarábali priemerne 1 528,40 eur mesačne, čo bolo približne rovnako ako v priemere Slovenska (1 522,30 eur). Najviac zarábali učiteľky a učitelia v Prešovskom a Košickom kraji. Výška platu sa odvíja od rozličných faktorov, ako napríklad kvalifikovanosť učiteliek a učiteľov, počet rokov pedagogickej praxe, či príplatky a odmeny. Tieto údaje obsahujú aj údaje o platoch vedúcich pedagogických zamestnancov a zamestnankýň, preto je možné, že väčšina učiteliek a učiteľov zarábala nižší plat ako priemerný. Ako však ukážeme v analýze plátov podľa typov škôl, výška platu výrazne variuje podľa typu školy a v niektorých školách zarábajú bratislavské učiteľky a učitelia nižšiu sumu než učiteľky a učitelia na obdobných typoch škôl v iných krajoch.

Bratislavské učiteľky a učitelia však zarábali najnižší plat v porovnaní s priemernou mzdou v danom regióne oproti vyučujúcim z iných krajov. Platy učiteliek a učiteľov môžeme porovnať s priemernou mzdou v jednotlivých regiónoch. To poskytuje informáciu o tom, aké je platové postavenie učiteliek a učiteľov v porovnaní s ostatnými zamestnancami. Z tohto hľadiska učiteľky a učitelia materských, základných a stredných škôl v Bratislavskom kraji zarábali najnižší plat v porovnaní s ostatnými kraji. Zatiaľ čo v Bratislavskom kraji vyučujúci v základných a stredných školách v roku 2020 zarábali 105,1 % priemernej mzdy v regióne, v priemere Slovenska to bolo 130,4 %. Najviac to bolo v Prešovskom kraji 169,9%. V prípade učiteliek a učiteľov v materských školách to v Bratislavskom kraji bolo len 80,8 %, pričom v priemere Slovenska to bolo 98,4 %. Vo všetkých krajoch s výnimkou Bratislavského učiteľky a učitelia materských škôl zarábali viac, ako je priemerná mzda v danom regióne.

²⁵⁷ V prípade dát o priemernej mзде pracujeme s údajmi z roku 2020, keďže posledné dostupné údaje o priemernej mзде zamestnancov a zamestnankýň v národnom hospodárstve (Štatistický úrad SR) sú z roku 2020.

GRAF 72 Porovnanie plátov učiteľov na ZŠ a SŠ za jednotlivé kraje oproti priemernej mзде v regióne



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

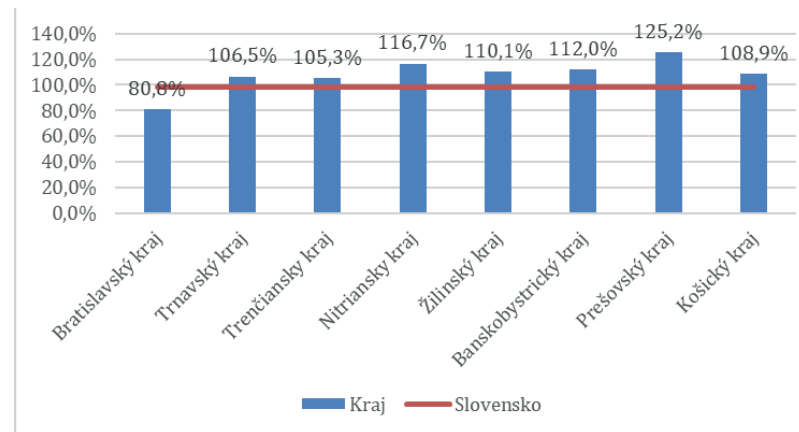
Bratislavské učiteľky a učitelia ZŠ a SŠ zarábali najnižší plat aj v porovnaní s priemernou mzdou zamestnancov a zamestnankýň s vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa v danom regióne oproti vyučujúcim z iných krajov. Platy učiteliek a učiteľov základných a stredných škôl sme porovnali aj s priemernou mzdou zamestnancov a zamestnankýň s vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa. To poskytuje informáciu o tom, aké je platové postavenie učiteliek a učiteľov vo vzťahu k pracujúcim s rovnakou úrovňou vzdelania. Aj v tomto porovnaní vyučujúci v Bratislavskom kraji zarábali najmenej. Zatiaľ čo v Bratislavskom kraji učiteľky a učitelia v roku 2020 zarábali 66 % priemernej mzdy v regióne, v priemere Slovenska to bolo 80,4 %. Najviac to bolo v Prešovskom kraji 103,6 %. Táto situácia už dnes negatívne ovplyvňuje atraktivitu učiteľských povolání a tým môže v budúcnosti vplyvať aj kvalitu vzdelávacieho procesu v hlavnom meste.

Z týchto údajov vyplýva, že životná situácia učiteliek a učiteľov základných a stredných škôl v Bratislave je pravdepodobnejšie kritickejšia v porovnaní s ich kolegyňami a kolegami v iných regiónoch. Vypočítali sme preto, koľko financií by bolo potrebné vynaložiť na zvýšenie plátov bratislavských učiteliek a učiteľov, ktorí pôsobia na základných a stredných školách. Rátali sme s dvoma alternatívami, pričom sme rátali so zvyšovaním plátov vyučujúcich pôsobiach v okresoch Bratislava I – V. Ak by mal plat učiteliek a učiteľov v Bratislave stúpnuť na úroveň slovenského priemeru v podiele plátu vyučujúcich k priemernej mzde zamestnancov a zamestnankyň s vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa (80,4 %), čo je v zásade presnejšie porovnanie, vyžadovalo by si to dodatočné financie vo výške 24,1 milióna eur ročne. Ak by platy mali stúpnuť na úroveň priemernej mzdy zamestnancov a zamestnankyň s vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa v Bratislavskom kraji (2 251 eur), potrebné by boli dodatočné financie vo výške 57 miliónov eur ročne.

Porovnanie učiteľských plátov v materských školách: Najviac zarábajú učiteľky v školách zriadených obcou v Bratislave I

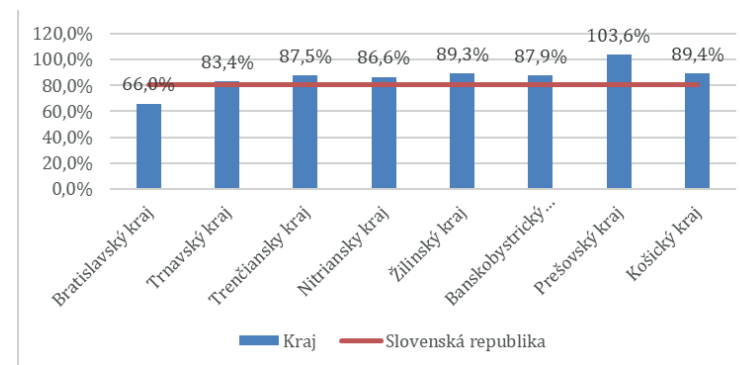
V prípade celého Bratislavského kraja mali vyšší plat najmä učiteľky a učitelia v materských školách, ktoré zriaďuje obec. Tento trend sa pritom ukazuje v rámci celej SR – aj v priemere Slovenska mali učiteľky a učitelia pôsobiaci v súkromných a cirkevných MŠ nižšie priemerné platy než v obecných MŠ. Ako však ukazujeme ďalej, neplatí to pre súkromné a obecné MŠ v okrese Bratislava I.

GRAF 73 Porovnanie plátov učiteľov na MŠ za jednotlivé kraje oproti priemernej mzde v regióne



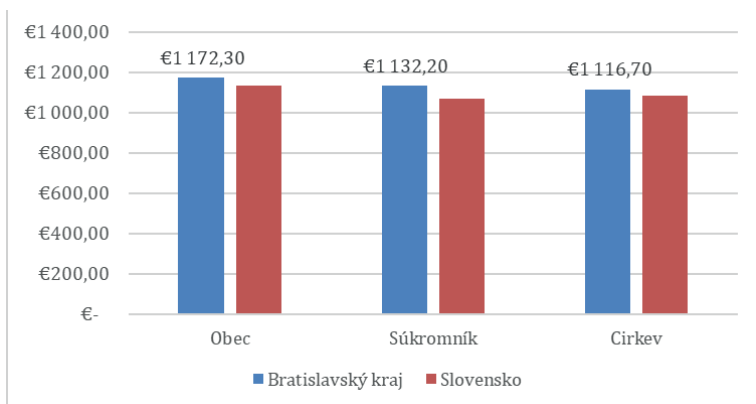
Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04, ŠÚ SR

GRAF 74 Porovnanie plátov učiteľov oproti priemernej mzde zamestnancov s vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa v jednotlivých krajoch SR



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04, ŠÚ SR

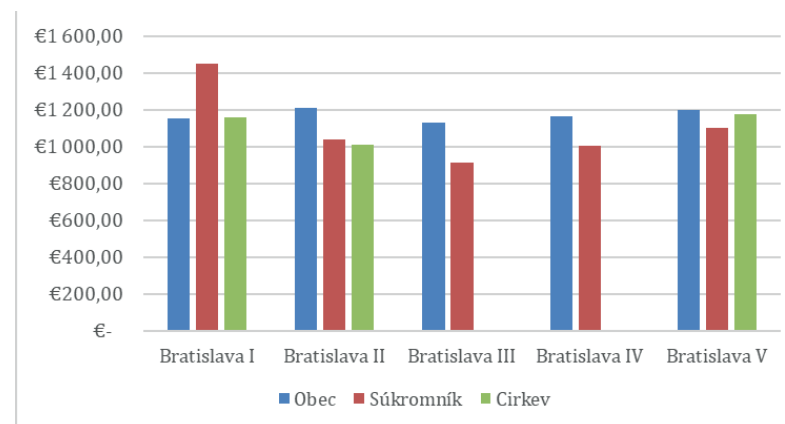
GRAF 75 Porovnanie plátov učiteľov v MŠ podľa zriaďovateľov v porovnaní s celoslovenským priemerom, r.2021



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

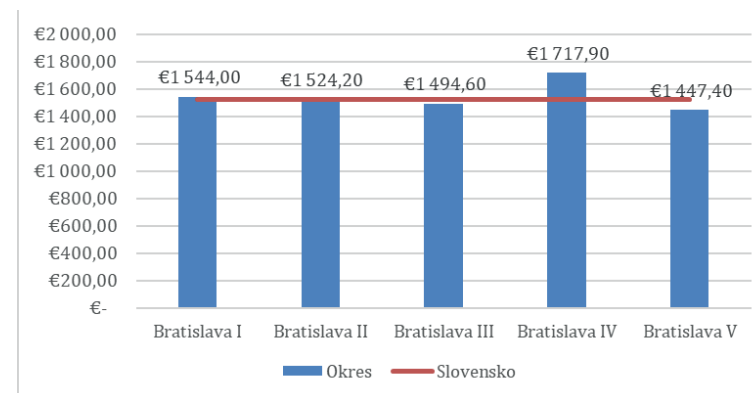
Pri zohľadnení okresov sa zároveň ukazuje, že najvyšší plat mali učiteľky a učelia materských škôl v okrese Bratislava I (1 264 eur). V ostatných okresoch sa pohyboval od 1 101,70 do 1 181,80 eur. Vyšší plat v okrese Bratislava I bol spôsobený platmi v súkromných materských školách. Zatiaľ čo v ostatných okresoch boli platy najvyššie v obecných materských školách, v prípade okresu Bratislava I boli najvyššie platy v súkromných materských školách. (V okrese Bratislava I pritom pôsobí 15 súkromných materských škôl.)

GRAF 76 Porovnanie plátov v MŠ v porovnaní jednotlivých okresov BA na základe zriaďovateľa, r.2021



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

GRAF 77 Priemerné platy učiteľov na ZŠ a SŠ v porovnaní jednotlivých okresov, r.2021



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

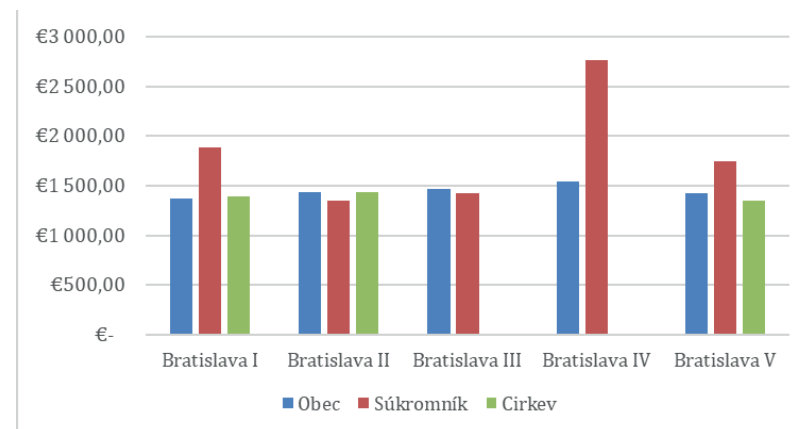
Porovnanie učiteľských plátov v základných a stredných školách: Najvyššie platy majú učiteľky a učelia súkromných gymnázií a súkromných stredných odborných škôl

Priemerný plat učiteliek a učiteľov bol najvyšší v okrese Bratislava IV, čo bolo najmä vďaka platom v súkromných základných školách. Najvyšší priemerný plat v rámci Bratislavy bol v okrese Bratislava IV. Dosahoval výšku 1 717,90 eur. V ostatných bratislavských okresoch sa priemerný plat pohyboval od 1 447,40 do 1 544 eur.

Z podrobnejšej analýzy vyplynulo, že vyšší priemerný plat v okrese Bratislava IV bol zapríčinený platom v súkromných základných školách. V tomto okrese pôsobí päť súkromných škôl, z toho tri sú medzinárodné, jedna je s vyučovacím jazykom anglickým a jedna so zameraním na výučbu cudzích jazykov.

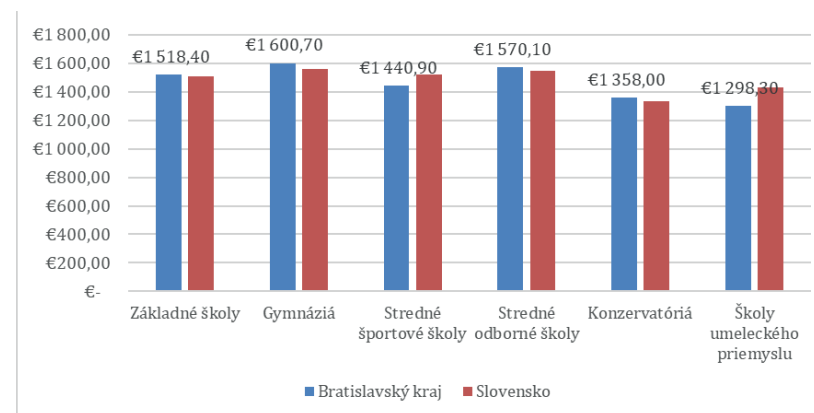
Spomedzi pedagogických zamestnancov a zamestnankýň základných a stredných škôl mali v Bratislavskom kraji **v priemere najvyšší plat učiteľky a učelia na gymnáziách (1 600,70 eur) a stredných odborných školách (1 570,10 eur)**. Ich plat bol zároveň vyšší ako plat ich kolegyň a kolegov na týchto školách v priemere Slovenska. Naopak, priemerne najmenej zarábali učiteľky a učelia v školách umeleckého priemyslu (1 298,30 eur), pričom ich plat bol nižší ako plat učiteliek a učiteľov na tomto druhu škôl v priemere Slovenska. Nižší plat ako v priemere Slovenska mali aj učiteľky a učelia na bratislavských stredných športových školách. Príčiny platových rozdielov by si vyžadovali hlbšiu analýzu.

GRAF 78 Priemerné učiteľské platy na základných školách podľa typu zriaďovateľa, r.2021



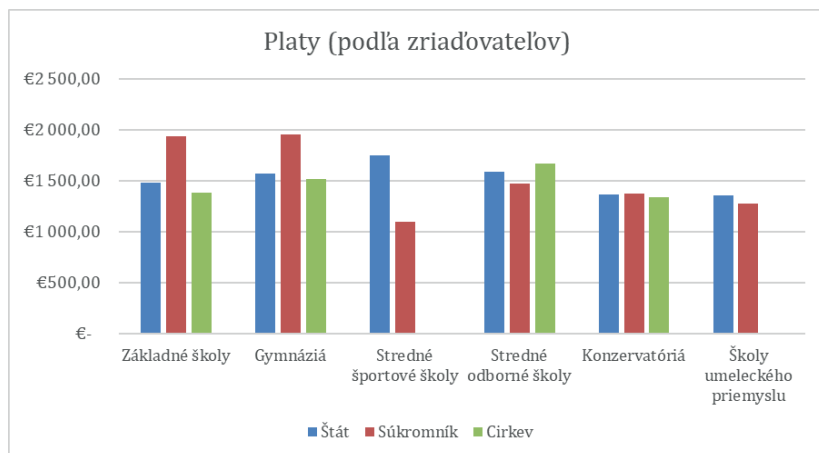
Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

GRAF 79 Porovnanie priemerných plátov učiteľov podľa jednotlivých druhov škôl, porovnanie BSK a celoslovenský priemer, r.2021



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

GRAF 80 Porovnanie plátov učiteľov podľa typu zriaďovateľa, r.2021



Zdroj dát: Škol (MŠVVŠ SR) 1-04

Podrobnejšia analýza podľa zriaďovateľov tiež ukazuje, že **v priemere najviac zarábali učiteľky a učelia na súkromných základných školách a gymnáziách a najmenej na cirkevných**. Naopak, učiteľky a učelia na súkromných športových školách zarábali menej ako na školách, ktoré zriaďuje vyšší územný celok.

Hlavné mesto však nemá kompetencie určovať platovú politiku učiteľov a učiteľiek. S cieľom zvýšiť atraktivitu učiteľských povolání v hlavnom meste môže mesto zmiernovať tieto nedostatky v platovom ohodnotení prostredníctvom iných kompetencií, napríklad cez budúci rozvoj mestskej bytovej politiky. S nadobudnutím dodatočných bytov do bytového fondu bude mesto môcť alokovať časť z bytového fondu pre učiteľské povolania.

Východisko 4: Zvyšujúci sa záujem o štúdium v zahraničí v spojení s nízkou mierou usadenia sa v Bratislave

Konkurencieschopnosť mesta je spojená aj so vzdelaným obyvateľstvom, pričom ako uvádza *Analýza zistení o stave školstva*, kým podiel vysokoškolsky vzdelanej populácie rastie, počet študentov a študentiek na vysokých školách na Slovensku kontinuálne klesá.²⁵⁸ Na základe toho môžeme povedať že dostupné možnosti štúdia na zahraničných školách sú pre študentov mimoriadne silným lákadlom na to, aby túto možnosť zväžili a nad slovenskými vysokými školami uvažovali až ako o náhradnej alternatíve. V roku 2018 urobila organizácia *To dá rozum* dotazníkový prieskum medzi študentmi a študentkami zahraničných škôl. Výsledky ukázali, že len necelých 11% študentov malo slovenské vysoké školy ako svoju prvú voľbu, zatiaľ čo 47% respondentov malo slovenské školy ako druhú voľbu, tzv. poistku v prípade neprijatia na zahraničnú vysokú školu.²⁵⁹

Najčastejší odliv vysokoškolákov je smerovaný do Českej republiky, do Brna a Prahy. Najčastejším dôvodom podľa vyššie spomenutého výskumu bolo vyššie renomé českých škôl oproti tým slovenským. Okrem toho študenti citlivo vnímajú aj odporúčania známych a ich spokojnosť so školou, ale napr. aj menšiu byrokratickú záťaž spojenú s prihláškou a jej cenou.²⁶⁰

Problémov spojených s vysokými školami je mnoho aj nad rámec vyššie uvedených, vo veľkej miere sú mimo kompetencie mesta a vyžadujú si komplexné riešenia. Mesto by v tomto ohľade mohlo vytvárať také prostredie, vďaka ktorému sa budú chcieť vysokoškolsky vzdelaní ľudia usadiť v Bratislave. Čiastočne sa tejto problematike venujú aj ďalšie prieskumy *To dá rozum*, v ktorých sa pýtali na motivácie, či ich dokáže po štúdiu niečo presvedčiť o návrate na Slovensko (a do

²⁵⁸ HALL, R., DRÁL, P., FRIDRICHOVÁ, P., HAPALOVÁ, M., LUKÁČ, S. MIŠKOLCI, J., VANČÍKOVÁ, K. *Analýza zistení o stave školstva na Slovensku: To dá rozum*. 2019.

²⁵⁹ Slovensko má oproti ostatným krajinám EÚ mimoriadne vysoký podiel študentov na zahraničných vysokých školách. Kým priemer OECD sú len 2%, priemer EÚ 22 približne 4%, v prípade Slovenska ide až o 17% v roku 2018. Krivka má navyše v čase stúpajúci charakter. Zdroj: HALL, R., DRÁL, P., FRIDRICHOVÁ, P., HAPALOVÁ, M., LUKÁČ, S. MIŠKOLCI, J., VANČÍKOVÁ, K. *Analýza zistení o stave školstva na Slovensku: To dá rozum*. 2019.).

²⁶⁰ Ibid.

Bratislavy). Ako sa píše v *Analýze zistení o stave školstva*, problémom samotným nie je ani tak to, že študenti odchádzajú počas štúdia, ako to, že sa po ukončení štúdia chce na Slovensko vrátiť len menšia časť z nich.²⁶¹ Preto by aj mestá mali vytvárať podmienky na to, aby týchto ľudí presvedčili o tom, že sa v nich oplatí žiť a že sú dobrým miestom pre život.

Mládež v Bratislave

Východisko 5: Nedostatok dát o mladých, chýbajúca koncepcia práce s mládežou

Deti a mladí ľudia vo veku 0-30 s trvalým pobytom v Bratislave dnes podľa dostupných dát Štatistického úradu SR zo začiatku roka 2021 predstavujú takmer 30 % celkovej populácie Bratislavy. Ak k tomuto počtu (cca 126 000 osôb) pripočítame počty detí a mladých s trvalým pobytom v okolitých obciach, ktorých obyvatelia denne dochádzajú do Bratislavy za prácou a vzdelaním, tento počet môže ešte výrazne narásť.

Bratislava dnes nemá vytvorený systém práce s mládežou, ktorý by umožňoval systematicky mapovať aktuálne trendy, či potreby v živote mladých. Mestu chýba adekvátna predstava o názoroch, potrebách, či hodnotách mladých ľudí a aktívne s nimi nepracuje, či nepodnecuje ich spoluúčasť. O bratislavskej mládeži tak dnes mesto nevie prakticky nič. Táto skutočnosť spôsobuje, že mladí ľudia sa následne necítia vypočutí, majú pocit, že na ich názore nezáleží alebo že nie sú rovnou súčasťou spoločnosti. Preto potrebuje mesto v prvom rade získať adekvátne dáta o mladých, na základe čoho bude následne možné s týmito dátami systematicky pracovať.

V kontexte mestských stratégií je potrebné zmieniť, že doteraz chýbali v oblasti práce s deťmi a mládežou jasnejšie zadané úlohy samosprávy aj zo strany štátu. Oblasť práce s mládežou usmerňuje Zákon č. 282/2008 Z. z. o podpore práce s mládežou a o zmene a doplnení zákona č. 131/2002 Z. z. o vysokých školách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pričom znenie uvedeného zákona do roku 2019 stanovovalo obciam a mestám v oblasti starostlivosti o mládež prevažne úlohu podporovať

²⁶¹ Ibid.

mládežnícke iniciatívy a spolupracovať s tými fyzickými a právnickými osobami, ktoré takéto aktivity realizovali.

Až novelizáciou v roku 2019 bola mestám uložená povinnosť byť aktívnym a iniciatívnym aktérom aj v tejto oblasti a podieľať sa na plnohodnotnom rozvoji vhodných podmienok pre deti a mládež. Predmetnou novelizáciou bola samosprávam, resp. mestám okrem iného uložená povinnosť vypracovať, uskutočňovať a aktualizovať koncepciu rozvoja práce s mládežou a vyhodnocovať jej plnenie. Doposiaľ jediným hmatateľným pokusom intenzívnejšie definovať vzťah mesta k oblasti práce s mládežou bol dokument s názvom Zásady hlavného mesta Bratislavy práce s mládežou, ktorý bol v mestskej štruktúre vypracovaný ešte v roku 2004, bez výraznejšej orientácie na konkrétne ciele, návrhy opatrení alebo mapovanie potrieb.

Súčasťou tejto nedostatočnej informačnej báze o mladých ľuďoch a ich potrebách je aj prirodzená potreba nie len aktívne zapájať do chodu mesta, ale aj vytvárať predpoklady pre vzdelanostnú a konkurencieschopnú ekonomiku mesta. Kompetencie mesta v tejto oblasti sú pomerne obmedzené a reálne silné výsledky môže priniesť výsledky až pri systematickej práci všetkých dotknutých inštitúcií zapojených do vzdelávacieho procesu, každopádne v záujme mesta Bratislava je, aby čo najväčšie percento mladých v meste ostávalo a nedochádzalo k odlivu mozgov, čo je v súčasnosti riziko, ktoré ohrozuje nie len Bratislavu, ale celé Slovensko.

Východisko 6: Nedostatočné zapojenie mladých do procesov tvorby mesta a nízka občianska angažovanosť

Okrem systematickej práce s mládežou, ktorá by vyplývala z analýzy ich potrieb ako predstupňa tvorby koncepcie práce s mládežou je samostatnou témou aj zapojenie mladých ľudí do 30 rokov do participatívnych procesov v meste. Štandardne nastavené procesy, ktoré sa stávajú bežnou súčasťou plánovania mesta na úrovni strategických dokumentov aj premeny verejných priestorov v BA totiž zapájajú generáciu mladých len čiastočne. Aktuálne dáta SMŠP MIBu hovoria, že do doposiaľ realizovaných participatívnych procesov boli prostredníctvom dotazníkových šetrení mladí zapojení v omnoho menšej miere, než je ich reálne zastúpenie (13,3%). Navyše je toto zapojenie mladých čiastočne skreslené práve skrz túto špecifikáciu mladých

do 30 rokov života. Najbežnejšou skupinou, ktorú dotazníky zasiahnu je kategória 25 až 39 rokov. Z týchto dát môžeme usudzovať, že väčšie zapojenie si vyžadujú práve mladšie kategórie, pričom vďaka vhodne zvoleným špecifickým metódam môžeme nie len zvyšovať podiel mladých, ale tým aj pozitívne vplývať na ich vzťah k mestu ako takému, a k ich pozitívnemu vnímaniu, keď budú vypočítané ich názory a reflektované ich potreby.

Nízke zapojenie do vecí verejných sa okrem participatívnych aktivít ale týka aj vecí verejných všeobecne. Preto v rámci ďalších aktivít je potrebné budovať občiansku spoločnosť založenú na demokratických princípoch aj prostredníctvom opatrení, ktoré sú v kompetenciách mesta. Na tomto základe sa predpokladá, že napr. znovuoobnovenie inštitútu Mestského parlamentu mladých či vytvorenie konceptu pravidelných stretnutí mladých s vedením mesta („mládežnícky town hall“) môžu slúžiť ako prostriedky k zvyšovaniu záujmu mládeže o veci verejné. Na základe takejto koncepcnej práce na zvyšovaní záujmu o veci verejné predpokladáme možný nárast záujmu o všetky druhy volieb a zvýšenie účasti mladých na voľbách (komunálnych, regionálnych, prezidentských aj parlamentných).

Východisko 7: Nízke zapojenie mládeže do chodu Centier voľného času

Vyššie uvedený problém spojený s nedostatkami vo forme chýbajúcej koncepcie sú prepojené aj s ďalšími úlohami, ktorými je mesto poverené v zmysle uvedených zákonov²⁶². Na základe paragrafu 6 uvedeného zákona je tak mestám uznaná povinnosť v starostlivosti o mládež:

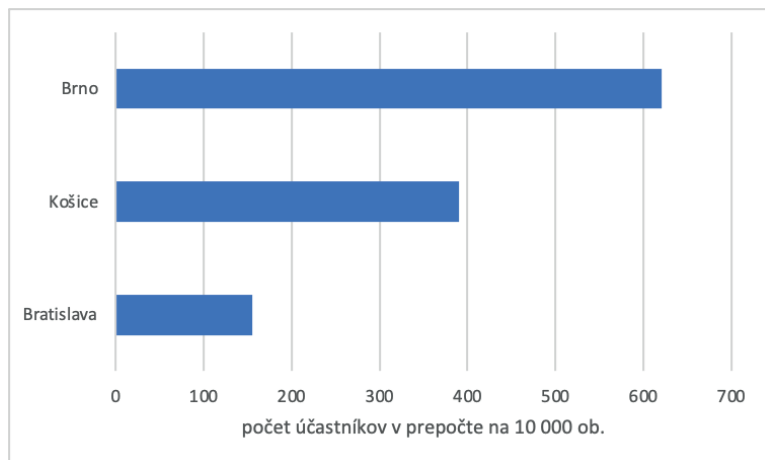
- Podporovať uskutočňovanie práce s mládežou na svojom území
- Utvárať podmienky na rozvoj práce s mládežou
- Podporovať činnosť zdravotne znevýhodnenej mládeže, mládeže zo sociálne znevýhodneného prostredia, mládeže z najmenej rozvinutých okresov a mládeže znevýhodnenej iným spôsobom,
- Podporovať zapojenie mládeže do dobrovoľníckej činnosti,
- Podporovať a zvyšovať spoluúčasť mládeže.

²⁶² Zákon č. 282/2008 Z. z. o podpore práce s mládežou a o zmene a doplnení zákona č. 131/2002 Z. z. o vysokých školách.

S cieľom napĺňania vyššie uvedených cieľov má mesto alebo obec spolupracovať s fyzickými alebo právnickými osobami, medzi ktoré podľa paragrafu 15, ods. 2. predmetného zákona patria aj centrá voľného času.

Bratislava v porovnaní s inými mestami vykazuje omnoho nižšie zapojenie mládeže do aktivít voľnočasových centier, napr. v porovnaní s Košicami alebo Brnom je počet účastníkov a účastníčok krúžkovej činnosti zásadne nižší. V prepočte na 10 000 obyvateľov mesta vo veku 0-30 rokov (zo zákona definované ako mládež) vychádza počet pravidelných účastníkov krúžkovej činnosti v Bratislave len 155 mladých ľudí. Pre porovnanie je to v Košiciach 390, v Brne dokonca 620 mladých ľudí. Preto je potrebné v bratislavských reáliách reflektovať na pokrytie kvalitných a cenovo dostupných služieb pre navýšenie týchto počtov. V roku 2021 bola prijatá Koncepcia rozvoja CVČ, ktorá ako nástroj má slúžiť práve rozvíjaniu týchto aktivít, rovnako tak je potrebné pracovať s pedagogickými pracovníkmi v týchto službách, v ich vzdelávaní a napredovaní. Opatrenia definované v Koncepcii rozvoja CVČ by mali zachytiť inovácie v službách, ktorých konečným cieľom by mohlo byť práve zvyšovanie záujmu o služby centier voľného času.

GRAF 81 počet účastníkov pravidelnej krúžkovej činnosti – porovnanie miest



Zdroj dát: Výročné správy CVČ (vlastné spracovanie)

Samostatným problémom definovaným v rámci aktivít centier voľného času je podiel mládeže v kategórií 15 až 30 rokov, ktoré využívajú služby CVČ. V rámci demografickej skupiny do 0-30 rokov tvoria mladí ľudia vo veku 15-30 rokov 44 % tejto skupiny. V rámci aktuálne nameranej hodnoty ich účasti na chode pravidelnej krúžkovej ponuky CVČ však tvoria len 11,8 % užívateľov. Zatraktívnenie ponuky CVČ v rámci pravidelnej ponuky aj nepravidelných aktivít by malo viesť k prirodzenému nárastu podielu tejto skupiny mládeže na celkovom chode voľnočasových centier. Bude potrebné sledovať reálne kapacitné možnosti s tým že sa BA začne blížiť k využívaniu ako je v iných mestách, bude potrebné riešiť zvyšovanie kapacít v CVČ.

B.9 SOCIÁLNE VECI

Osou sociálnej politiky mesta je zabezpečovanie služieb pomoci pre obyvateľov. Príkladom sociálnych služieb je zabezpečenie opatrovateliek pre starších obyvateľov, podpora osôb so zdravotným znevýhodnením osobnou asistenciou či podpora sociálneho pracovníka, keď sa mladý človek ocitne bez podpory rodičov a v núdzi.

Hlavným problémom mesta v oblasti sociálnych vecí spočíva v dlhodobom **nedostatočných kapacitách sociálnych služieb a ďalších potrebných služieb**, ktoré nedokážu pokryť všetky potreby obyvateľov.

Príčiny tohto stavu sú spojené s dlhodobou nízkou prioritizáciou výkonu agendy sociálnych služieb. Sociálne služby ostávajú bokom a bývajú nedostupné pre tých, pre ktorých sú navrhované. Sociálne veci si však zasluhujú špeciálnu pozornosť a najmä pozornosť pri plánovaní, keďže spoločnosť čelí novým výzvam. Medzi veľké výzvy našej spoločnosti patria demografické zmeny, urbanizácia či klimatická zmena, či aktuálna humanitárna kríza naviazaná na vojnový konflikt na Ukrajine.

Príkladom môže byť implementácia riešení sociálnych služieb a sociálnej pomoci pre cudzincov. Vzhľadom k tejto potrebe mesto chcelo po prvýkrát systematicky pomáhať cudzincom žijúcim v Bratislave.²⁶³ Príchod pandémie koronavírusu však mal dopad na finančné aj personálne kapacity mesta v oblasti riešenia sociálnych problémov. Téma pomoci cudzincom tak bola jedna z tých, ktoré postihli škrtly.²⁶⁴ Aktuálna krízová pomoc ľuďom na úteku z Ukrajiny sa tak nemôže oprieť o profesionálne zázemie magistrátu v téme cudzincov.

Ďalšou príčinou pomerne vysokého tlaku na sociálne služby je starnutie na Slovensku, ktoré patrí medzi najrýchlejšie v Európe, pričom Bratislava patrí k populáciám s vyšším zastúpením seniorov.

Nielen v oblasti seniorov, ale celkovo v oblasti sociálnych služieb je zásadným problémom prekrývanie kompetencií v oblasti sociálnych služieb medzi BSK, mestom a MČ, čo znižuje schopnosť mesta strategicky plánovať a vyhodnocovať kapacity a kvalitu poskytovaných sociálnych služieb. Situácia sa dá ilustrovať na cieľovej skupine seniorov. Vyhodnotenie posudkov na odkázanosť na sociálnu službu má v kompetencií mestská časť. Mestská časť vyhotoví pre seniora posudok na domácu opatrovateľskú službu poskytovanú terénne alebo na zariadenie pre seniorov poskytovanú pobytovou formou. Zabezpečovanie domácej opatrovateľskej sociálnej služby má na starosti mestská časť, zabezpečovanie zariadení pre seniorov, naopak, hlavné mesto. Neexistuje mechanizmus (povinnosť poskytovať informácie, medziinštitucionálna dohoda), na základe ktorého by Bratisla-

²⁶³ HELBICH, J., FILIPOVÁ, M., DUBECOVÁ, A., ŠTÁLNÍK, M. *Komunitný plán sociálnych služieb hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na roky 2020 – 2021*, 2018. p. 106.

²⁶⁴ SEKCIA SOCIÁLNYCH VECÍ. HLAVNÉ MESTO SR BRATISLAVA. *Monitorovacia správa Komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2020-2022 za rok 2020*. 2020. p. 78.

va vedela, koľko posudkov na zariadenie pre seniorov MČ vyhotovia, a teda aký je očakávaný nápor na zariadenia.

V neposlednom rade je zásadným spoločenským problémom priamo naviazaným na sociálne veci nedostupnosť bývania. (Tejto téme a riešeniu sa obsiahlejšie venuje Koncepcia mestskej bytovej politiky 2020-2030²⁶⁵ a kapitola B.1. Mestský rozvoj a územné plánovanie. Pobytové sociálne služby (akými sú útulok, zariadenia pre seniorov a pod.) nemôžu byť náhradou za nedostupné bývanie. Trendom v sociálnych službách je zabezpečenie dostupného bývania a zároveň potrebnej podpory formou terénnej sociálnej práce. Nedochoádza tak k segregácii časti ľudí, ale naopak, vytvára sa spoločnosť, kde ľudia žijú spolu.²⁶⁶ Bratislava je ako metropolitný región postihnutá nárastom zhoršujúcej sa dostupnosti bývania, čím vzrastá počet ľudí v bytovej núdzi a ľudí bez domova. Ilustráciou môže byť, že cena za jeden meter štvorcový za posledných päť rokov v Bratislava narástla v priemere o 30 %, pričom príjem domácnosti nekopíroval tak razantný nárast.²⁶⁷ Podobný obraz o zhoršujúcej sa dostupnosti bývania v Bratislave poskytuje aj pomer nákladov domácnosti na nájomné bývanie zhoršujúce sa od roku 2016.²⁶⁸ **Následky vyššie spomenutých problémov sa prejavujú v zníženej miere sociálnej pohody časti obyvateľov.** Či už ide o občanov vo vyššom veku, v nižších príjmových skupinách alebo zdravotne znevýhodnených. Zároveň s výhľadom výrazného starnutia populácie bude problém narastať, pretože nie je adresovaný v dostatočnom časovom predstihu.

Východisko 1: Nedostatočná informovanosť o sociálnych službách

Informovanosť o pomoci je dôležitá pre rôzne dotknuté skupiny obyvateľov na zabezpečenie toho, že existujúca sociálna pomoc sa čo najľahšie a najlepšie dostáva k obyvateľom nášho mesta. Na to, aby sociálna pomoc bola dostupná, tak musia o nej obyvatelia vedieť. In-

²⁶⁵ MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SR BRATISLAVY, METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Koncepcia mestskej bytovej politiky 2030-2030*. 2021.

²⁶⁶ MINISTERSTVO PRÁCE, SOCIÁLNYCH VECÍ A RODINY SR. *Národné priority rozvoja sociálnych služieb na roky 2021-2030*. 2021.

²⁶⁷ MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SR BRATISLAVY, METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY. *Koncepcia mestskej bytovej politiky 2030-2030*. 2021.

²⁶⁸ Ibid.

formovanie o tom, kde je aká pomoc dostupná, je dôležité pre rôzne dotknuté skupiny obyvateľov – od susedov ľudí, čo potrebujú pomoc, po osoby hľadajúce pomoc pre seba alebo po prijímateľov pomoci. V súčasnosti sa však informovanosť o sociálnych službách poskytovaných mestom či inými poskytovateľmi systematicky nemeria, hoci existujú indicie o nízkej miere informovanosti o sociálnych službách.

V analýze vypracovanej pre mesto sa predstavitelia MČ tak ako poskytovatelia sociálnej pomoci a predstavitelia cieľových skupín sociálnej politiky vyjadrili, že vnímajú ako jednu z najzásadnejších výziev pre hlavné mesto podporovať informovanosť. Neuspokojivá a roztrieštená informovanosť rezonovala s expertami venujúcimi sa témam spojeným so starnutím obyvateľstva, či osôb so zdravotným znevýhodnením. V týchto oblastiach môže byť problém informovanosti o to vypuklejší, že kompetencie sú fragmentované. Časť kompetencií spočíva na bedrách Bratislavy a časť na BSK a MČ.

Preferované formy prenosu informácií sa líšia nielen podľa cieľových skupín, ale tiež podľa toho, či ide o bežného občana – potenciálneho užívateľa sociálnej služby; klienta – užívateľa sociálnych služieb, neformálneho ošetrovateľa; o osobu závislú na starostlivosti; sociálnu službu; nadväzujúcu službu atď.

Všeobecne je možné konštatovať, že Bratislava sa nemá sústrediť iba na jednu formu sprostredkovania informácií, ale na celú škálu spôsobov podpory informovanosti pre rôzne cieľové skupiny. Je zrejmé, že preferencie jednotlivých foriem informovanosti sa líšia tiež podľa úrovne počítačovej gramotnosti obyvateľov a prístupu k IT technike, internetu, podľa typu znevýhodnenia a pod. ²⁶⁹

Východisko 2: Nedostatočné kapacity sociálnych služieb

Sociálne služby sú kľúčovým nástrojom sociálnej správy mesta na zabezpečenie dôstojného života aj v náročných životných situáciách.

Pri vypracovaní obsiahlej analýzy pre mesto sa rôznymi spôsobmi zisťovala miera potrebných kapacít sociálnych služieb. Jedným z nástrojov zisťovania potreby po sociálnych službách je mapovanie potrieb cieľových skupín, a teda zisťovanie, aké sociálne služby

²⁶⁹ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa. 2022.

nie sú k dispozícii. Ďalším z nástrojov je zisťovanie počtu čakateľov na sociálnu službu tak ako početnosť záujemcov o sociálnu službu odmietnutú z dôvodov naplnených kapacít. Ďalším z nástrojov je analýza demografickej situácie. Prognózy o starnúcej populácii nám vytvárajú jasný obraz o zvyšujúcej sa potrebnosti sociálnych služieb do budúcnosti. Posledným zmieným nástrojom je pomeriavanie existujúcich kapacít sociálnych služieb s normatívmi sociálnych služieb. Každý z nástrojov zisťovania má svoje obmedzenia a iba ako kombinácia rôznych spôsobov zisťovania vytvára plastický obraz o potrebnosti sociálnych služieb.

Dovolíme si ešte jednu poznámku spojenú s disproporciou medzi normatívnou a skutočnou potrebou u pobytových sociálnych služieb, ktorá je reálne vyššia, pretože v rámci dotazníkového zisťovania nebola stopercentná návratnosť. Bude potrebné objektivizovať nakoľko je bežné, že jeden žiadateľ má podanú žiadosť do viacerých zariadení sociálnych služieb. To môže poskytovať nepresné informácie o skutočnom počte čakateľov. Taktiež je potrebné skúmať záujem o pobytové sociálne služby, keď by mali mať prednosť terénne a ambulantné sociálne služby (či je dostatočná ponuka, variabilita a dostupnosť ambulantných a terénnych sociálnych služieb na území Bratislavy).^{270, 271}

Počet žiadateľov o sociálne služby

V rámci dotazníkového zisťovania sa zistila miera potreby zvýšenia kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb prostredníctvom uvedenej informácie o počte osôb evidovaných v poradovníku čakateľov na službu. Zo 61 pobytových sociálnych služieb (respondentov) eviduje tzv. poradovník čakateľov na službu 51 služieb (83,6%).

Celkové počty čakateľov na službu v poradovníku čakateľov týchto pobytových sociálnych služieb boli rozčlenené podľa jednotlivých druhov sociálnych služieb a porovnávané s celkovými kapacitami jednotlivých druhov sociálnych služieb pôsobiacimi na území Hlavného mesta Bratislava. Celkové počty čakateľov na službu teda uvádzajú

²⁷⁰ HELBICH, J., FILIPOVÁ, M., DUBECOVÁ, A., ŠTÁLNIK, M. *Komunitný plán sociálnych služieb hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na roky 2020 – 2021*. 2018.

²⁷¹ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa. 2022.

kvantifikáciu potrebnej kapacity jednotlivých druhov služieb – potrebu navýšenia kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb.

TABULKA 13 Celkové počty žiadateľov/čakateľov podľa druhu služieb

Počet respondentov, ktorí uviedli počet žiadateľov / čakateľov	Druh služby	Celkový uvedený počet čakateľov na službu v evidencii žiadateľov / čakateľov (potreba navýšeni kapacít)	Celková kapacita druhu služby na území Hlavného mesta Bratislava ²⁷²
9	Domov sociálnych služieb	294	347
9	Špecializované zariadenie	137	370
3	Nocľaháreň	31 ²⁷³	325
1	Útulok	36	156
2	Zariadenie núdzového bývania	2	69
8	Zariadenie opatrovateľskej služby	376	217
7	Zariadenie podporovaného bývania	32	48
15	Zariadenie pre seniorov	2 048	1 902
CELKOM		2 925	3 109

Zdroj dát: AUGUR Consulting

Vzhľadom na fakt, že návratnosť dotazníkového zisťovania nebola stopercentná a 16,4 % respondentov, ktorí vyplnili dotazník, neevidu-

²⁷² Zdrojom informácií o celkových kapacitách jednotlivých druhov sociálnych služieb na území Hlavného mesta Bratislava bol Register poskytovateľov sociálnych služieb Bratislavského kraja k 30. 6. 2021, aktualizovaný o informácie z dotazníkového zisťovania k októbru 2021.

²⁷³ Dotazník vyplnili 3 nocľahárne, ktoré nevedú poradovník čakateľov na službu, ale uviedli celkový počet odmietnutých osôb z kapacitných dôvodov v roku 2020.

jú tzv. poradovník čakateľov na službu, je potrebné počty uvedené vyššie vnímať ako orientačné. Potreba zvýšenia kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb bude reálne vyššia.

V rámci dotazníkového zisťovania sa zistila miera potreby zvýšenia kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb prostredníctvom uvedenej informácie o počte osôb evidovaných v poradovníku čakateľov na službu aj pri ambulantných a terénnych službách. Zo 123 ambulantných a terénnych sociálnych služieb (respondentov) eviduje tzv. poradovník čakateľov na službu 33 služieb (37,9 %).

Celkové počty čakateľov na službu v poradovníku čakateľov týchto ambulantných a terénnych sociálnych služieb boli rozčlenené podľa jednotlivých druhov sociálnych služieb a porovnané s celkovými kapacitami jednotlivých druhov sociálnych služieb pôsobiacimi na území hlavného mesta Bratislava. Celkové počty čakateľov na službu teda uvádzajú kvantifikáciu potrebnej kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb – potrebu navýšenia kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb.

TABULKA 14 Celkové počty žiadateľov/čakateľov podľa druhu služieb

Počet respondentov, ktorí uviedli počet žiadateľov / čakateľov	Druh služby	Celkový uvedený počet čakateľov na službu v evidencii žiadateľov / čakateľov (potreba navýšeni kapacít)	Celková kapacita druhu služby na území Hlavného mesta Bratislava ²⁷⁴
2	Denný stacionár	4	69
5	Domov sociálnych služieb	68	289
3	Opatrovateľská služba	103	766
2	Služba včasnej intervencie	12	345

²⁷⁴ Zdrojom informácií o celkových kapacitách jednotlivých druhov sociálnych služieb na území Hlavného mesta Bratislava bol Register poskytovateľov sociálnych služieb Bratislavského kraja k 30. 6. 2021, aktualizovaný o informácie z dotazníkového zisťovania k októbru 2021.

1	Zariadenie opatrovateľskej služby	0	9
10	Zariadenie starostlivosti o deti od troch rokov veku dieťaťa	66	1 196
CELKOM		253	2 674

Zdroj dát: AUGUR Consulting

Vzhľadom na fakt, že návratnosť dotazníkového zisťovania nebola stopercentná, ďalej 62,1% respondentov, ktorí vyplnili dotazník, neviduje tzv. poradovník čakateľov na službu a súčasne niektoré služby, ktoré evidujú počet žiadateľov, neuviedli ich presný počet alebo uviedli iba odhad, je potrebné počty uvedené vyššie vnímať ako orientačné. Je možné, že počty sú tiež ovplyvnené informovanosťou o samotnej existencii sociálnej služby, alebo riešením služby rodinnou solidaritou miesto využívania sociálnych služieb. Potreba zvýšenia kapacity jednotlivých druhov sociálnych služieb bude reálne vyššia.²⁷⁵

Vybrané demografické zmeny v Bratislave

S ohľadom na komplexnosť demografických dát sú v nasledujúcich podkapitolách vybrané iba dve mapovania demografických zmien na území mesta – počet detí a mladých ľudí a počet starších obyvateľov. Tieto dve demografické skupiny majú priamu prepojenosť na vybrané sociálne služby na území mesta a zároveň vidno za posledné obdobia zásadné zmeny. Za posledných 15 rokov sa v Bratislave zvýšil o polovicu počet seniorov a senioriek a rovnako detí vo veku do 3 rokov.²⁷⁶

Obec má v kompetencii zabezpečovať pre starších obyvateľov väčšiu potrebných sociálnych služieb. Zároveň HMBA zabezpečuje také kľúčové služby pre deti, mladých ľudí a rodinu, akými sú nízkoprahové denné centrum pre deti a rodinu, či terénne programy pre mládež pomocou programu mestského terénneho tímu.

²⁷⁵ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa. 2022.

²⁷⁶ ŠEDOVIČ, M., MARKOVIČ, M. *Analýza finančných tokov hlavného mesta SR Bratislavy a jej mestských častí na výkon sociálnej pomoci*. 2022. [Nepublikované].

Demografia detí, mladých ľudí a rodín v Bratislave

Ku koncu roka 2020 na území Bratislavy žilo 109 786 detí a mladých ľudí, teda ľudí do veku 26 rokov. V populácii Bratislavy (celkom 440 948 obyvateľov) tak deti a mladí ľudia tvorili 25%. Deti a mladých ľudí sme rozdelili do jednotlivých vekových kategórií na najmladšie deti do 3 rokov a od 4 do 5 rokov, mladšie deti od 6 do 10 rokov, staršie deti od 11 do 14 rokov a mladých ľudí od 15 do 19 rokov, od 20 do 24 rokov a najstarších od 25 do 26 rokov. Mladých ľudí z celkovej populácie Bratislavy zastupuje 8,2% (mladí ľudia od 15 do 26 rokov), deti zastupujú 16,7% (deti do 14 rokov). Najviac zastúpená je kategória deti do 5 rokov (konkrétne 33 256 osôb), z celkovej populácie Bratislavy zastupujú 7,5%, z toho je 5,1% detí do 3 rokov a 2,5% detí od 4 do 5 rokov. Druhou najviac zastúpenou skupinou sú deti od 6 do 10 rokov (konkrétne 24 446) a tie tvorili podiel 5,5%. Čo sa týka pohlaví, v oboch skupinách ľahko dominovali muži, u detí bolo zastúpenie chlapcov 51,4% (konkrétne 37 824) a u mladých ľudí bolo mužov 50,9% (konkrétne 18 434). Dievčat bolo medzi deťmi 48,6% (konkrétne 37 824), žien medzi ľuďmi vo veku mládeže bolo 49,1% (konkrétne 17 788).²⁷⁷

TABUĽKA 15 Počet detí v Bratislave a ich podiel na celkovej populácii Bratislavy k 31. 12. 2020

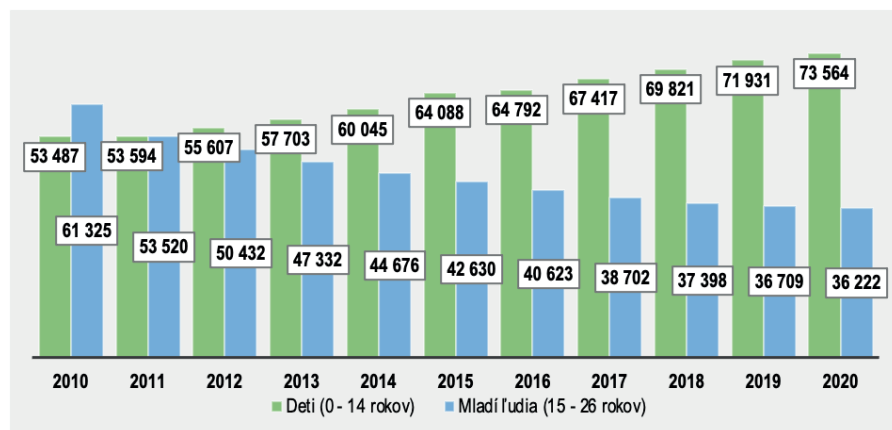
Vekové kategórie	Počet obyvateľov	Podiel na populácii Bratislavy
0 – 3 rokov	22 447	5,1%
4 – 5 rokov	10 809	2,5%
6 – 10 rokov	24 446	5,5%
11 – 14 rokov	15 862	3,6%
15 – 19 rokov	15 085	3,4%
20 – 24 rokov	13 828	3,1%
25 – 26 rokov	7 309	1,7%
Celkom deti a mládež	109 786	25%
Obyvatelia Bratislavy celkom	440 948	100%

Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky, spracoval: AUGUR Consulting

²⁷⁷ ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. *Demografia a sociálne štatistiky: Obyvateľstvo*. 2021.

Vo vývoji počtu detí (0 – 14) v Bratislave od roku 2010 do roku 2020 môžeme vidieť, že ich počet sa každým rokom zvyšuje, zatiaľ čo v roku 2010 bolo v Bratislave 53 487 detí, v roku 2020 ich bolo o 20 077 viac (celkom 73 564). Rovnaká tendencia je aj v podiele na celkovej populácii v Bratislave vždy k danému roku. V roku 2010 bol podiel detí 12,4 %, zatiaľ čo v roku 2020 bol už 16,7 %. Vývoj počtu ľudí vo veku mládeže (15 – 26 rokov) je úplne opačný. V roku 2010 bolo mladých ľudí 61 325 a v roku 2020 iba 36 222, čo je o 25 103 menej. Rovnako tak klesal aj podiel na celkovej populácii. Zatiaľ čo v roku 2010 mali mladí ľudia podiel 14,2 %, v roku 2020 mali už len 8,2 %.²⁷⁸

GRAF 82 Vývoj počtu detí a mládeže v Bratislave 2010–2020



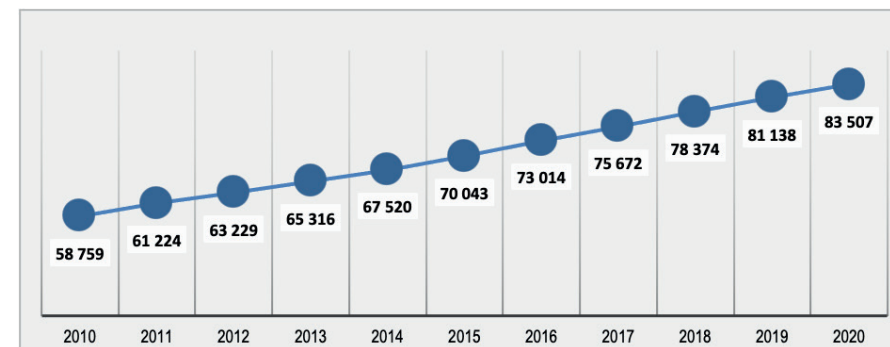
Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky, spracoval: AUGUR Consulting

Vývoj počtu obyvateľov vo veku 65 a viac rokov

K 31. 12. 2020 žilo na území Bratislavy celkom 440 948 obyvateľov, z toho bolo 83 507 obyvateľov vo veku 65 rokov a viac. Počet obyvateľov a obyvateľiek starších ako 65 rokov od roku 2010 postupne narastá. **Od roku 2010 do roku 2020 vzrástol počet obyvateľov a obyvateľiek starších ako 65 rokov v Bratislave o 24 748 osôb.**

²⁷⁸ Ibid.

GRAF 83 Vývoj počtu obyvateľov a obyvateľiek vo veku 65 a viac rokov v rokoch 2010 – 2020 (k 31. 12. 2020)



Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky, spracoval: AUGUR Consulting

Rovnako, ako celkový počet obyvateľov a obyvateľiek starších ako 65 rokov a viac sa zvyšuje aj ich podiel z celkového počtu obyvateľov Bratislavy. **Zatiaľ čo v roku 2010 bolo obyvateľov a obyvateľiek vo veku 65 rokov a viac 13,6 % z celkovej populácie, v roku 2020 išlo už o 18,9 % seniorov z celkového počtu obyvateľov.** Každý rok sa podiel obyvateľov vo veku 65 rokov a viac na celkovom počte obyvateľov zvýšil približne o 0,5 %.²⁷⁹

Ukazovateľom starnutia populácie je **index starnutia**, ktorý vyjadruje, koľko obyvateľov vo veku 65 rokov a viac pripadá na 100 detí do veku 15 rokov. Ten sa v období od roku 2010 do roku 2020 zvýšil o 3,7 bodov na hodnotu 113,52. V roku 2010 bol ale index výrazne nižší než v posledných rokoch. Rozdiel môže byť spôsobený nepresnosťou dát Štatistického úradu. V roku 2011 prebehlo Sčítanie obyvateľov, domov a bytov, ktoré by malo zaznamenávať populáciu na Slovensku presnejšie.²⁸⁰ U mužov v Bratislave dosahuje index starnutia výrazne nižšie hodnoty než u žien. Zatiaľ čo v roku 2020 pripadalo na 100 chlapcov iba 86 mužov starších ako 65 rokov, u žien bola situácia opačná – na 100 dievčat pripadalo takmer 143 žien nad 65 rokov.²⁸¹

²⁷⁹ ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. *Indexy vekového zloženia – SR, oblasti, kraje, okresy, mesto, vidiek.* 2021.

²⁸⁰ ŠTATISTICKÝ ÚRAD SR. *Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011.*

²⁸¹ Ibid.

GRAF 84 Vývoj indexu starnutia v Bratislave v rokoch 2010 – 2020
(k 31. 12. 2020)



Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky, spracoval: AUGUR Consulting

Normatívy kapacít vybraných sociálnych služieb riešiacich starnutie obyvateľstva

Jedným zo spôsobov, ako mapovať chýbajúce kapacity sociálnych služieb je pomocou využitia normatívov vybavenosti územia sociálnymi službami. Trend starnutia je ľahšie prognózovateľný ako predpovedanie potrebnosti iných druhov sociálnych služieb. To znamená, že je ľahšie odhadovať počet osôb, ktoré budú v dôsledku starnutia odkázané na pomoc iných osôb, ako vývoj počtu osôb v iných životných situáciách, kedy je nutné využívať sociálne služby (napr. sociálne služby určené pre osoby ohrozené v dôsledku svojich životných návykov, alebo sociálne služby zamerané na zabezpečovanie starostlivosti o dieťa z dôvodu situácie v rodine, ktorá vyžaduje pomoc pri starostlivosti o dieťa). Zároveň oblasti starnutia populácie a zvyšujúcej sa potrebnosti na to naviazaných sociálnych služieb sa nebude dať vyhnúť, a teda aj mesto sa v zmysle svojich kompetencií musí na túto situáciu pripraviť.

Na riešenie situácie odkázanosti starších na pomoc inej osoby je k dispozícii viac sociálnych služieb. Najzásadnejšie sú zariadenia pre

seniorov a domáca opatrovateľská služba. Trendom sociálnych služieb je zabezpečovať ich poskytovanie v domácom prostredí ľudí.²⁸²

Normatívna kapacita domácej opatrovateľskej služby

Popri pobytovej sociálnej službe – zariadenia pre seniorov – je významná domáca opatrovateľská služba poskytovaná terénnou formou v domácnostiach občanov.

Pobytové sociálne služby, akými je zariadenie pre seniorov, znižujú kvalitu života osôb umiestnených v sociálnych službách. Osoba, ktorá je prijímateľom takejto sociálnej služby je zbavená svojho domova. Ten je vymenený za život v inštitúcii. Okrem toho sú pobytové sociálne služby nákladnejšie ako terénne. Z týchto dôvodov je trendom vytváranie bytovej politiky postavenej na zabezpečení dostupného bývania a poskytovanie komunitných sociálnych služieb, t. j. služieb, akými je domáca opatrovateľská služba.

Ako je ilustrované vyššie, kvantifikácia sociálnych služieb je závislá na potrebosti obyvateľov, ale potrebnosť po sociálnych službách býva niekedy ťažko kvantifikovateľná. Pociťovaná potrebnosť býva daná uvedomením, že človek službu potrebuje. Zároveň využívanie sociálnej služby nemôže byť vnímané ako hanba. Prijímateľ služby sa potrebuje cítiť komfortne, keď službu navštevuje.

Odborníci venujúci sa téme mladých a detí v núdzi vyjadrujú potrebu k zvyšovaniu kapacít služieb, najmä nízkoprahových centier a pobytočných služieb. Viac ako tri štvrtiny respondentov pracujúcich s cieľovou skupinou detí, mladí ľudia a rodiny v ohrození, neboli schopní uspokojiť záujem všetkých potenciálnych klientov. To znamená, že museli odmietnuť žiadateľov o službu kvôli naplneným kapacitám. V porovnaní s ostatnými cieľovými skupinami odborníci v tejto téme silnejšie zastávali názor nedostatku kapacít a dopytu prevyšujúceho ponuku.²⁸³

²⁸² Vid' Národná priorita v MINISTERSTVO PRÁCE, SOCIÁLNYCH VECÍ A RODINY SR. *Národné priority rozvoja sociálnych služieb na roky 2021-2030*. 2021.

²⁸³ Prevzaté a upravené AUGUR Consulting. *Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa*. 2022. p. 86-88.

Nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodinu

V zmysle kompetencií HMBA a cieľovej skupiny detí, mladých ľudí a rodín v ohrození je nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodinu kľúčová pre riešenie problémov detí a rodín v núdzi. Sociálna služba je poskytovaná tak, aby deti a rodiny dostávali poradenstvo, aké potrebujú a mohli zotrvať vo svojich domovoch. V rámci poskytovania sociálnej služby sú deťom v núdzi vytvárané zmysluplné aktivity na trávenie voľného času a tiež sú podporované v príprave do školy. Takáto pomoc je teda nevyhnutná, aby každé dieťa malo šancu na život podľa svojich predstáv. Aktuálne je na území mesta jeden poskytovateľ nízkoprahovej sociálnej služby pre deti a rodinu – Fortunáčik zriaďovaný mestom. Tento poskytovateľ má registrovanú kapacitu 15 prijímateľov sociálnych služieb. To znamená, že v jednej chvíli môže byť v službe maximálne 15 mladých prijímateľov sociálnych služieb. V tomto maximálnom počte im vie byť zabezpečená služba. Počas roka poskytovateľ zaznamenal celkovo 92 detí a mladých ľudí využívajúcich sociálne služby. Prijímateľmi sociálnej služby sú deti a mladí vo veku od 0 do 14 rokov.²⁸⁴ To znamená, že z celkového počtu detí vo veku 0 – 14 v Bratislave sú prijímateľmi tejto sociálnej služby 0,12 % detí.

Podľa expertného odhadu sa do roku 2030 môžu registrovať ďalšie štyri nízkoprahové sociálne služby pre deti a rodiny. Počíta sa s tým, že minimálne jedna z týchto služieb bude zriadená HMBA, ďalšie tri budú registrované MVO. Finančná podpora pre vznikajúce sociálne služby je daná povinnosťou obcí financovať nízkoprahové sociálne služby pre deti a rodinu finančným príspevkom na prevádzku.²⁸⁵ Na základe skúsenosti existujúceho poskytovateľa nízkoprahovej sociálnej služby pre deti a rodinu sa určil odhad na počet prijímateľov sociálnych služieb na úrovni 100 prijímateľov. To znamená, že v roku 2030 je očakávaný počet prijímateľov danej sociálnej služby 0,56 % detí vo veku 0-14 rokov.²⁸⁶

284 Do skupiny prijímateľov sociálnej služby sa počítajú aj tí prijímatelia, ktorí začali byť prijímateľmi služby ako 14 roční a dosiahli 15 rokov až v priebehu roka.

285 Podľa § 75 ods. 1 zákona o sociálnych službách a o zmene a doplnení zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

286 Z dôvodu nedostatku aktuálnejších štúdií je prognóza detí počítaná zo zdroja BLEHA, B., ŠPROCHA, B., VAŇO, B. *Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050*. 2017.

Je nutné dodať, že spôsob počítania prijímateľov sociálnych služieb sa môže líšiť naprieč sociálnymi službami, akými sú nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodinu. Očakáva sa, že do roku 2030 príde k štandardizácii počítania prijímateľov sociálnych služieb. Táto štandardizácia má byť naviazaná na poskytovanie finančného príspevku na prevádzku HMBA a bude dovoľovať sledovať počet prijímateľov sociálnych služieb. Zároveň bude dôležité sledovať, pre akú cieľovú skupinu sa poskytovatelia sociálnych služieb rozhodnú. V danom prípade je expertný odhad postavený na cieľovej skupine 0 – 14 rokov, ale podľa znalosti prostredia sa očakáva, že niektorí z poskytovateľov sociálnych služieb sa rozhodnú pre cieľovú skupinu 0 – 18 rokov.

Mestský terénny tím

Mestský terénny tím nie je registrovanou sociálnou službou, ale je významnou zložkou sociálnej pomoci v meste. Mestský terénny tím má aktuálne dva programy pomoci pre ľudí bez domova a pre mladých ľudí. Terénny program pre ľudí bez domova sa podieľa na pomoci ľuďom bez domova v otvorenom prostredí Bratislavy a na zlepšení koordinácie hlavného mesta, mestských častí, samosprávneho kraja a mimovládnych organizácií pri zabezpečovaní služieb pre danú cieľovú skupinu. Program pre mladých ľudí sa sústreďuje na nočný život a exponované lokality. Členovia mestského terénneho tímu sa zameriavajú na prevenciu rizík spojených s nočným životom mladých a vytváranie alternatív pre trávenie voľného času. Mestský terénny tím poskytuje poradenstva priamo na tých miestach, kde mladí ľudia trávajú večery. Prakticky sa teda členovia mestského terénneho tímu pohybujú v exponovaných lokalitách mesta (Obchodná ulica, okolie nákupného centra Eurovea, Kollárovo námestie a pod.) v nočných hodinách v piatky a soboty. Mestský terénny tím sa osvedčuje aj ako pohotový nástroj mesta na riešenie mimoriadnych situácií, akými sú pandémie a príchod veľkého množstva ľudí na úteku.

Nejednotný prístup MČ

Na základe empirických poznatkov bolo identifikované, že jednotlivé mestské časti pristupujú z hľadiska intenzity a z hľadiska financovania a podpory sociálnych služieb na svojom území rozdielnym spôsobom. Ide o kompetenciu jednotlivých mestských častí, s akou intenzitou pristúpia k uspokojovaniu potrieb svojich obyvateľov v sociálnej oblasti, ale je potrebné tieto záležitosti pravidelne vyhodnocovať

a prezentovať v rámci porovnania, aby boli rozdiely transparentne prezentované obyvateľom Bratislavy.

Vznik nových sociálnych služieb ako politický problém

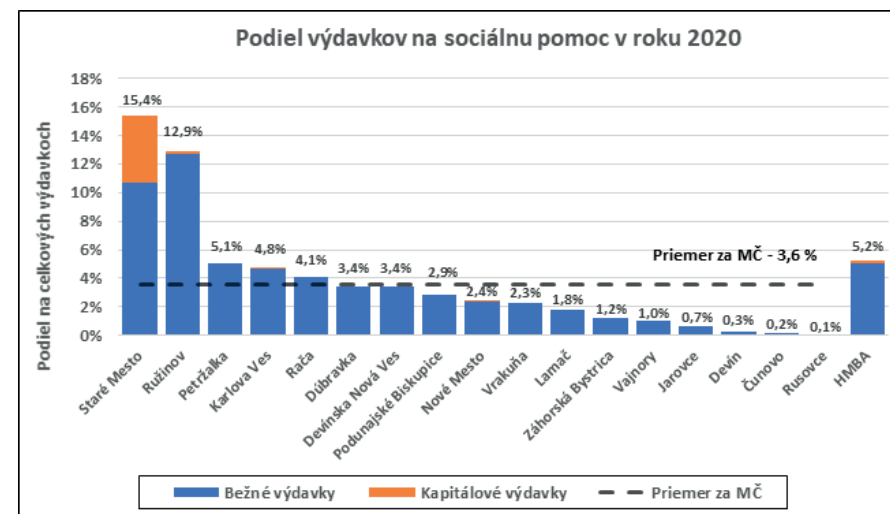
Prijímatelia služieb sociálnej pomoci sú často stigmatizovaní. O ľuďoch bez domova, osobách závislých na návykových látkach, ale niekedy tiež o osobách so zdravotným postihnutím, či deťoch a mladých využívajúcich sociálne služby, má väčšinová spoločnosť utvorené stereotypy. Tieto stereotypy vytvárajú často bariéru k podpore služieb, ale aj k ich zriaďovaniu bez ohľadu na to, že sú v lokalite potrebné. Vo výskumných rozhovoroch pre externého spracovávateľa experti pôsobiaci v oblasti sociálnej pomoci zdôrazňovali, že zakladanie a podpora takýchto sociálnych služieb je vnímaná ako ohrozenie aktuálnych politických elít a nie ako podpora obyvateľom.

V niektorých mestských častiach je podľa odborných pracovníkov zložitá získať priestory, finančnú podporu na zriadenie novej služby pre vyššie uvedené skupiny alebo aspoň súhlas so zriadeným takej služby na území mestskej časti.

Podľa komunikačných partnerov sú niektoré cieľové skupiny vnímané zo strany niektorých mestských častí na princípe tzv. nulovej tolerancie. Je potrebné dodať, že tým dochádza iba k vytesneniu sociálnych problémov z jednej časti mesta do druhej, často s odsúvaním riešenia týchto nakumulovaných problémov do budúcnosti. Ide o problém, ktorý nie je charakteristický pre hlavné mesto Bratislava a Slovensko, ale týka sa vo väčšej alebo menšej mieste aj iných krajín.²⁸⁷

²⁸⁷ Prevzaté a upravené AUGUR Consulting. Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa. 2022.

GRAF 85 Podiel výdavkov MČ a mesta na sociálnu pomoc v roku 2020 a ich rozdelenie podľa typu



Zdroj dát: Analýza finančných tokov hlavného mesta SR Bratislavy a jej mestských častí na výkon sociálnej pomoci. (Nepublikované)²⁸⁸, spracovali: Šedovič, M. Markovič, M. 2022

Východisko 3: Výdavky na sociálne veci z rozpočtu mesta

Nedostatočné kapacity sociálnych služieb sú čiastočne podmienené aj rozpočtom hlavného mesta alokovaného na výdavky na sociálne veci.²⁸⁹ Zvyšovanie kapacít sociálnych služieb a teda odpovedanie na potreby obyvateľov sa musí priamo prejavovať aj v navyšovaní rozpočtu mesta. Mesto a mestské časti financujú zhruba 55 % výdavkov celko-

²⁸⁸ Dôvodom nepomerne vysokých kapitálových výdavkov MČ Staré Mesto je najmä výstavba ZOS Dobšinského, v prípade MČ Ružinov sú výdavky rovnako spojené s nákladnými pobytovými sociálnymi službami.

²⁸⁹ Pre prehľad rozdelenia kompetencií v sociálnych veciach medzi MČ a HMB A vid' tabuľku tvoriacu prílohu č. 4 Dodatok č. 21 Štatútu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy z 23. septembra 2021. (https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Dodatok_c_21_Socialne%20veci.pdf)

vo na sociálnu pomoc, čo znamená nielen sociálne služby, ale všetky opatrenia. Dotácie zo štátneho rozpočtu pokrývajú 28 % a príjmy od klientov a klientok za poskytovanie sociálnych služieb zvyšných 17 %.²⁹⁰

Najdetailnejší finančný plán v oblasti sociálnych vecí obsahuje komunitný plán sociálnych služieb zameriavajúci sa na rozvoj sociálnych služieb. Podľa komunitného plánu je na rozvoj sociálnych služieb do roku 2030 potrebných 64,5 mil EUR, z čoho bežné výdavky tvoria 52 mil EUR. Do roku 2030 sa počíta s naviazanými externými zdrojmi vo výške 2 mil EUR, pričom sa očakáva, že externé financovanie sa bude zvyšovať s ohľadom na zverejňovanie relevantných programov EÚ fondov.²⁹¹

Predmetný komunitný plán sociálnych služieb nepredstavuje úplné dorovnanie investičného a údržbového dlhu sociálnych služieb, ale realistický plán rozvoja sociálnych služieb na zachytenie potrieb na území. Medzi neriešené investičné dlhy patrí napríklad kompletná deinstitucionalizácia pobytových zariadení zriadených hlavným mestom, alebo zisťovanie potrieb a koordinovanie podpory pre cudzincov žijúcich v meste.

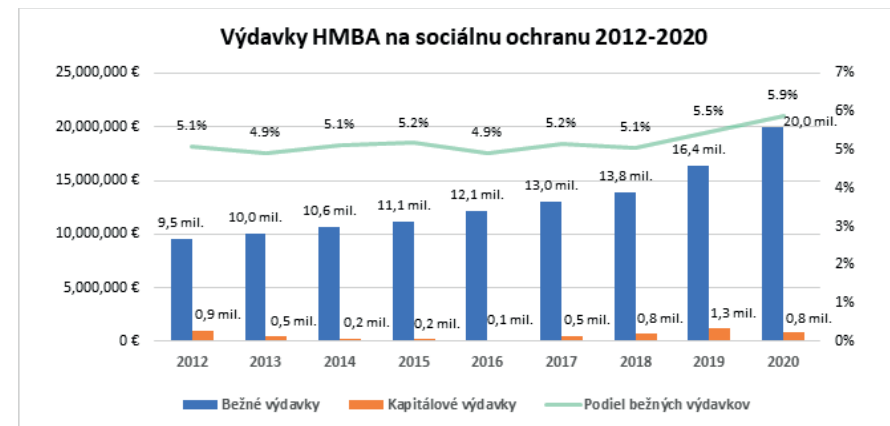
Výdavky na sociálne veci od roku 2012 majú mierne stúpajúcu tendenciu (Graf X). Je však nutné podotknúť, že rozpočtovú situáciu v danej oblasti ovplyvnili legislatívne zmeny zaťažujúce obecný rozpočet a zmeny v sociálnej situácii na území mesta.²⁹²

²⁹⁰ ŠEDOVIČ, M. MARKOVIČ, M. *Analýza finančných tokov hlavného mesta SR Bratislavy a jej mestských častí na výkon sociálnej pomoci*. 2022. [Nepublikované].

²⁹¹ SEKCIA SOCIÁLNYCH VECÍ – HLAVNÉ MESTO SR BRATISLAVA. *Komunitný plán sociálnych služieb hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2023 – 2030*. 2022.

²⁹² Prehľad o zmenách vo financovaní sociálnych služieb poskytujú ZMOS v Komunálnom spravodaji: Prehľad právnych predpisov (5/2018). Zdroj: ZMOS. Prehľad o zmenách v poskytovaní sociálnych služieb. 2018. Pre komplexný vzhľad do situácie s uplatňovaním si finančného príspevku na prevádzku zo strany obcí vid' napr. BRICHTOVÁ, L., FILIPOVÁ, M., KVOČKA, L. *Financovanie neverejných poskytovateľov sociálnych služieb prostredníctvom finančného príspevku na prevádzku zo strany obcí*. 2021.

GRAF 86 Výdavky HMBA na sociálnu ochranu za roky 2012–2020



Zdroj dát: Analýza finančných tokov hlavného mesta SR Bratislavy a jej mestských častí na výkon sociálnej pomoci. (Nepublikované), spracovali: Šedovič, M. Markovič, M. 2022

Pri zachovaní pomeru výdavkov na príslušný program v rozpočte bude k dispozícii na sociálnu pomoc do roku 2030 48 mil. EUR.²⁹³ Zo 48 mil. EUR je takmer 56 % výdavkov plánovaných na financovanie neverejných poskytovateľov sociálnych služieb a prevádzku ubytovní.²⁹⁴

V prípade realizovania všetkých opatrení podľa aktuálneho finančného plánu komunitného plánu sociálnych služieb by mali byť výdavky navýšené o 3,2 mil. EUR bežných výdavkov ročne.

Východisko 4: Nedostatok dostupného bývania

Problematika bývania sa objavuje naprieč všetkými cieľovými skupinami, s ktorými magistrát pracuje v rámci výkonu sociálnej politiky. To podčiarkuje dôležitosť nastavenia takej bytovej politiky mesta, ktorá bude brať do úvahy rôznosť potrieb občanov. Tieto rôzne potreby

²⁹³ Suma je bez rozpočtových organizácií.

²⁹⁴ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa. 2022.

zahŕňajú tak nízkopříjmové osoby, ako osoby v zraniteľných životných situáciách (obete domáceho násillia, ľudia na úteku) či úpravy fyzického priestoru pre osoby so zdravotným znevýhodnením. (Viac o bytovej politike, pozri kapitolu B.1). V nasledujúcej kapitole sa však budeme venovať výlučne bývaniu vo vzťahu k ľuďom bez domova ako cieľovej skupine sociálnych politik.

Ľudia bez domova sú tu definovaní na základe ETHOS typológie. Táto typológia je založená na absencii aspoň jednej z troch oblastí, ktoré charakterizujú domov (fyzická, právna a sociálna oblasť). Konkrétne medzi ľuďmi bez domova patria štyri skupiny: ľudia bez prístrešia, ľudia bez bývania, ľudia s neistým bývaním a ľudia s nevyhovujúcim bývaním.

Jedným zo spôsobov ako zistiť počty ľudí bez domova v jednotlivých mestách, je terénne sčítanie. Posledné takéto sčítanie bolo v Bratislave realizované v roku 2016, ďalšie je plánované na rok 2023. V Bratislave takto bolo v roku 2016 celkovo spočítaných 2064 ľudí bez domova, z toho bolo 1780 dospelých a 284 detí. Medzi sčítanými výrazne prevažovali muži, ktorých bolo 64,5%. Žien bolo 29,7%, u 5,8% sčítaných nebolo pohlavie zistené.

V nasledujúcej tabuľke sú rozpísané počty ľudí bez domova, ktorí uviedli, že majú prihlásený trvalý pobyt v jednej z mestských častí Bratislavy.

TABUĽKA 16 Rozloženie ľudí bez domova v Bratislave podľa trvalého pobytu v jednotlivých mestských častiach v roku 2016

Mestská časť	Počet ľudí bez domova s trvalým pobytom v MČ	Podiel z ľudí bez domova, ktorí uviedli trvalý pobyt v Bratislave
Petržalka	316	28,6%
Ružinov	129	11,7%
Dúbravka	104	9,4%
Staré Mesto	96	8,7%
Vrakuňa	83	7,5%
Nové Mesto	62	5,6%

Karlova Ves	47	4,3%
Rača	52	4,7%
Podunajské Biskupice	38	3,4%
Devínska Nová Ves	28	2,5%
Vajnory	13	1,2%
Lamač	6	0,5%
Devín	1	0,1%
Čunovo	1	0,1%
Rusovce	1	0,1%
Bratislava nešpecifikovane	126	11,4%
Celkom	1 103	100%

Zdroj dát: AUGUR Consulting, spracovali: Ondrušová, D. a kol., 2016

Ďalších 471 ľudí bez domova uviedlo trvalý pobyt iný, než v Bratislave, u zvyšných 490 nebolo miesto trvalého pobytu v rámci skúmania zistené alebo sa podrobného výskumu nezúčastnili.

Výsledky analýzy vypracovanej pre mesto jednoznačne zachytili, že formy spoločného spoluzitia viacerých osôb (ubytovne, nocľahárne, pobytové zariadenia sociálnych služieb) narážajú na problémy interseksionality (prelínania znevýhodnení). Problémom je predovšetkým bývanie žien v zariadení typu nocľahárni alebo osôb so zdravotným znevýhodnením z chudobných pomerov v ubytovniach.²⁹⁵

Trendom poskytovania sociálnych služieb je ich poskytovanie v prirodzenom prostredí jednotlivca. Pre uplatňovanie tohto trendu zavádzajú obce národné priority sociálnych služieb.²⁹⁶ Dlhodobé výskumy zároveň upozorňujú na efektivitu vynakladaných prostriedkov ak sú vynakladané na štandardné bývanie a adekvátnu sociálnu pomoc a nie na subštandardné bývanie so sociálnou podporou.

Riešenia problémov ľudí bez domova však môžu, v prípade vytvárania nových kapacít pre niektorých z vyššie uvedených skupín osôb

²⁹⁵ Ibid.

²⁹⁶ Národná priorita 1 Podpora komunitnej starostlivosti In MINISTERSTVO PRÁCE, SOCIÁLNYCH VECÍ A RODINY SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Národné priority rozvoja sociálnych služieb na roky 2021-2030*. 2021.

v nepriaznivej situácii narážať na politický odpor niektorých mestských častí alebo združení občanov, občianskej iniciatívy a pod. Ide o komplexný problém, ktorý vyžaduje systémový prístup zo strany magistrátu mesta a mestských častí.

Východisko 5: Mesto plné bariér

Mesto Bratislava je plné bariér, ktoré obmedzujú v pohybe po meste a mnohým obyvateľom mesta úplne zabraňujú aj v možnosti opustiť vlastný byt. Téma bariér sa prelína naprieč cieľovými skupinami. Úpravy spojené s prispôsobovaním budov a verejného priestoru a služieb pre osoby so zdravotným postihnutím sú užitočné aj pre rodičov s kočíkmi, ľudí v seniorskom veku a významne podporujú realizovateľnosť opatrovateľskej služby v domácom prostredí a právo na nezávislý život.

Mesto má kompetenciu v odstraňovaní bariér na mestských podujatiach, na verejných toaletách, v mestských bytoch, na mestských pracoviskách a taktiež v budovaní parkovacích miest pre OZZ, bezbariérových podchodov a nadchodov v meste, tak ako počet doplnkových služieb prepravu pre OZZ.

Na problém bariér v mestskej hromadnej doprave upozorňovali aj v analýze vypracovanej v oblasti sociálnych služieb tiež účastníci diskusie so zástupcami cieľovej skupiny seniorov aj osôb so zdravotným znevýhodnením, aj keď sa objavujú názory, že sa situácia postupom času zásadne zlepšila, najmä využívaním nízkopodlažných dopravných prostriedkov. Osoby upozorňovali na problémy s bariérovosťou, problémy, ktoré im spôsobuje nástup a výstup, ale aj neochotní vodiči. Zaznievali aj názory na problém s využívaním výťahov vo verejných budovách, ktoré bývajú sčasti zamknuté alebo nie sú ozvučené.²⁹⁷

Komplementárnym konceptom v téme bezbariérovosti je tzv. ucelený bezbariérový okruh. Ucelený bezbariérový okruh zahŕňa súhrn podmienok a opatrení, ktoré komplexne zabezpečia, že určitú

²⁹⁷ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. *Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa*. 2022.

službu, objekt, priestor, podujatie môžu pasívne aj aktívne²⁹⁸ a s čo najvyššou mierou samostatnosti využiť/ zúčastniť sa aj ľudia s rôznymi špecifickými potrebami a zdravotnými znevýhodneniami.²⁹⁹ Pri tvorbe podmienok sa uplatňuje metóda univerzálneho navrhovania pre všetkých.³⁰⁰

Východisko 6: Drogová politika

Užívanie drog prirodzene kulminuje vo väčších mestách a je previazané na iné sociálne problémy a výzvy mestského života, preto mnohé európske mestá proaktívne pristupujú k riešeniu drogovej problematiky na svojom území. Väčšie mestá sú často lídrami v presadzovaní riešení v oblasti drogovej politiky na území štátu. Snahou budovania Bratislavy ako mesta pre všetkých je tiež vytvorenie adekvátneho priestoru na riešenie drogovej politiky, ktoré sa neopiera iba o sociálnu politiku, ale tiež o riešenia spojené s bezpečnosťou, s nastavením spoločenskej debaty o drogách a so zdravotníctvom.

Poskytovatelia sociálnych služieb vnímajú, že drogová scéna sa na Slovensku a v Bratislave zmenila. Predovšetkým vplyvom rôznych drogových subkultúr sa zmenilo/zvýšilo užívanie drog počas pandémie. To všetko v kontexte národných debát a stratégie štátu, kde vyčnieva represia a absentujú informácie nielen pre osoby, ktoré drogy užívajú, ale aj pre tie osoby, ktoré neužívajú drogy. U mladých ľudí sú obľúbené halucinogény, kokaín, taktiež je vnímaný presun na rekreačné užívanie liekov na predpis, užívanie v bytoch (hlavne v čase pandémie), ale aj zľahčovanie rizík užívania niektorých drog ako sú kanabis alebo halucinogény.

²⁹⁸ Aktívne aj pasívne využitie znamená, že osobou so znevýhodnením môže byť tak účastník ako aj aktér podujatia (prednášajúci, športovec, umelec – napr. v roli prednášajúceho na konferencii v sále môže byť aj človek na vozíčku, alebo človek so zrakovým znevýhodnením, podobne aj na úrade môže byť nielen klient so znevýhodnením ale aj zamestnanec).

²⁹⁹ Medzi zdravotné znevýhodnenia patria najmä pohybové, zrakové, sluchové, mentálne, skryté zdravotné znevýhodnenia, dočasné zdravotné obmedzenia (pooperačné stavy, zlomeniny, rekonvalescencia, ťažké tehotenstvo).

³⁰⁰ UBO by mal zahŕňať všetky tieto atribúty prístupnosti: (i) informácie, komunikáciu, zaškolených zamestnancov poskytujúcich služby, ústretový prístup, (ii) dopravnú fyzickú a orientačnú prístupnosť MHD, automobilovú aj pešiu dopravu, parkovanie, (iii) vstup, pohyb a orientácia vnútri priestoru a budovy, (iv) interiérové vybavenie, technologické vybavenie, ovládanie, mobiliár, hygienické zariadenia, (v) nastavené zodpovedajúce procesy inštitúcií (interné aj externé voči verejnosti).

Napriek tomu, že podľa prieskumov ESPAD na Slovensku nie je užívanie nových psychoaktívnych látok príliš rozšírené (skúsenosť uviedlo 1,1% mladých), experti upozorňujú na výskyt **nových psychoaktívnych látok**, ktoré prichádzajú práve z východnej Európy. Zástupcovia odbornej verejnosti sa zhodujú, že pre súčasnú drogovú scénu (stimulanty a opioidy, opiáty) v Bratislave je charakteristický tiež **výskyt nekvalitných drog**, ktorý môže spôsobovať v tejto oblasti veľké problémy.³⁰¹

Odborná verejnosť vníma normalizáciu užívania drog (kokaín, psychotropné látky, marihuana) mladými ľuďmi z väčšinovej spoločnosti. Nastupuje nekritické preberanie životného štýlu spojeného s užívaním drog na základe napríklad televíznych trendov.³⁰² Drogy už nie sú súčasťou len okrajových skupín, stále viac sú súčasťou života majority.³⁰³

Nastáva zvyšujúci sa trend užívania alkoholu u žien. Pri zisťovaní bolo odborníkmi poukázané na zvyšujúci sa trend užívania nie len alkoholu, ale aj iných drog medzi ženami, s dôrazom na absenciu služieb, príp. prispôsobenia sa služieb pre túto cieľovú skupinu a jej špecifické potreby. Odborníci v analýze vypracovanej pre mesto opakovane zmieňovali tému nefunkčnosti alebo absencie niektorých služieb pre cieľovú skupinu ľudí užívajúcich drogy na území mesta Bratislava najmä v súvislosti s rodovo citlivými riešeniami. Absentujú služby pre tehotné užívateľky či matky s novorodencom, a tiež pre ľudí, ktorí užívajú alkohol. Táto problematika je aktuálna v súvislosti so zhoršením sociálnej situácie cieľovej skupiny užívateľov drog počas pandémie.³⁰⁴

³⁰¹ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. *Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa*. 2022.

³⁰² Napr. cez rôzne seriály ako *Narcos*, *Breaking Bad*.

³⁰³ Prebrané a upravené z AUGUR Consulting. *Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa*. 2022.

³⁰⁴ *Ibid.*

B.10 ŠPORT

Pravidelná fyzická aktivita je jedným zo základných faktorov, ktorý prispieva k zdraviu populácie. Ľudia, ktorí pravidelne športujú, sú šťastnejší³⁰⁵ a zdravší³⁰⁶. Pravidelný šport zvyšuje strednú dĺžku života a znižuje pravdepodobnosť kardiovaskulárnych ochorení, obezity, cukrovky a množstva iných ochorení. V skratke – športujúce mesto je šťastnejšie a zdravšie mesto.

305 FREY, S. B., GULLO, G. *Does Sports Make People Happier, or Do Happy People More Sports?*. 2021.

306 MALM, C., JAKOBSSON, J., ISAKSSON, A. *Physical Activity and Sports—Real Health Benefits: A Review with Insight into the Public Health of Sweden*. 2019.

Východisko 1: Málo ľudí vykonáva pravidelnú fyzickú aktivitu

Až 49 % populácie Slovenska nevykonáva žiadnu fyzickú aktivitu³⁰⁷. Pritom priemer najlepšej jednej tretiny krajín Európskej Únie je na úrovni 25 %³⁰⁸. Môžeme predpokladať, že tieto dáta sa do veľkej miery vzťahujú aj na Bratislavčanov a Bratislavčanky, hoci doplnkovým problémom je, že sa v súčasnosti nevidujú tieto dáta na úrovni miest. Vyplýva z toho potreba uskutočňovať vlastné štatistické zisťovanie, aby boli opatrenia v oblasti športu adresnejšie.

Čo o Bratislavčanoch a Bratislavčankách vieme, je, že stredná dĺžka života ako mužov, tak aj žien je nižšia ako u obyvateľov Viedne (v Bratislave (2018) 75,8 u mužov a 81,8 u žien³⁰⁹; vo Viedni (2020) 77,8 u mužov a 82,7 u žien³¹⁰). Hoci šport nie je jediný aspekt, ktorý tento ukazovateľ ovplyvňuje, výrazne k nemu prispieva.

Zo športujúcich obyvateľov až 62 % vykonáva športovú aktivitu doma, čo nás výrazne odlišuje od západoeurópskych krajín, kde väčšina obyvateľov vykonáva pravidelnú športovú aktivitu mimo domu.³¹¹ Jedným z vysvetlení, prečo tomu tak je, môže byť stav a dostupnosť športovej infraštruktúry mesta. Predpokladáme, že zvyšovanie dostupnosti mestskej športovej infraštruktúry a jej kvality bude ľudí motivovať k zvýšeniu pravidelnej fyzickej aktivity.

Východisko 2: Nízka spokojnosť so športovou infraštruktúrou

Kvalitná športová infraštruktúra je základom zvyšujúcej sa športovej aktivity obyvateľov. V priemere je však iba 46,6 % Bratislavčanov/iek spokojných so športovou infraštruktúrou v meste³¹². Pre porovnanie, priemerná hodnota v 12 hlavných mestách členských štátov EÚ s naj-

³⁰⁷ EUROPEAN COMMISSION. EUROBAROMETER. *Sport and physical activity*. 2018.

³⁰⁸ Ibid.

³⁰⁹ ŠÚSR. 2018.

³¹⁰ BACHINGER, E. *Life Expectancy and Mortality in Vienna and Austria: An International Comparison*. 2003.

³¹¹ EUROPEAN COMMISSION. EUROBAROMETER. *Sport and physical activity*. 2018.

³¹² Eurostat. 2019.

vyššou mierou spokojnosti obyvateľov so športovou infraštruktúrou je na úrovni 66 %. Jedným z cieľov oblasti športovej infraštruktúry mesta by preto malo byť zvýšenie spokojnosti obyvateľov s jej kvalitou, ponukou a dostupnosťou, čo možno zabezpečiť práve tým, že sa bude viac investovať do športovej infraštruktúry.

Východisko 3: Nízka dostupnosť športovej infraštruktúry

Geografická, časová, cenová dostupnosť, dostupnosť pre osoby so zdravotným znevýhodnením, rôznorodosť ponuky a kvalita – to všetko prispieva k tomu, aby boli ľudia viac motivovaní využiť športovisko. Čím je športová infraštruktúra dostupnejšia, tým je pravdepodobnosť športovania jedinca vyššia.

Jedným z ukazovateľov geografickej dostupnosti športovej infraštruktúry je jej pešia dostupnosť. Podľa filozofie tvorby 15-minútových miest by mali mať obyvatelia k dispozícii potrebné služby v pešej dostupnosti do 750 metrov od domu.

Na dostupnosť športovísk sa dá pozeriť cez viacero úrovní. Ak by sme sa pozerali na športoviská v najširšom ponímaní, kde spadajú aj detské ihriská v škôlkach, turistické chodníky, neupravené vodné plochy či súkromné fitness strediská, tak je úroveň dostupnosti do 750 metrov na takmer 100 %.

Avšak ak sa zameriame na verejné športoviská, ktoré poskytujú infraštruktúru vhodnú na tzv. výkonnostné športovanie (futbalové ihrisko, multišportová hala, tenisový kurt), tak sa dostaneme pri 500 metroch na dostupnosť 76 %, pri 750 metrovej dostupnosti na 92 %³¹³.

K nedostupnosti športovísk výrazným spôsobom prispieva aj ďalší fenomén. V meste existuje množstvo športovej infraštruktúry vo verejnom vlastníctve. Napríklad športoviská a telocvične v areáloch a budovách verejných škôl sa nachádzajú v obytných zónach a predstavujú športovú infraštruktúru v dobrej pešej dostupnosti. Prednosťou školskej športovej infraštruktúry je aj skutočnosť, že v dopoludňajších hodinách sú školy vyťažované za účelom telesnej výchovy a v popoludňajších hodinách je potom možné tieto priestory prenajímať za účelom realizácie organizovaných či neorganizovaných foriem športových aktivít.

³¹³ Generel športu (2009) aktualizovaný o databázu športovej infraštruktúry (2021).

Na území Bratislavy sa nachádza 216 materských škôl, ktoré často-krát majú ako súčasť svojho areálu aj detské ihriská. Ďalej sa tu nachádza 91 základných škôl a 97 stredných škôl, ktoré častokrát prevádzkujú ako vnútornú, tak vonkajšiu športovú infraštruktúru.

V prípade, že by boli všetky školské ihriská so športovou infraštruktúrou dostupné a otvorené, stúpla by dostupnosť pri 500 metroch na úroveň 90,6% a pri 750 metroch až na úroveň 96,4%. V prípade, že by sme zarátali aj materské školy, dostali by sme sa na úroveň 97,7% pri 500 metroch a až 99% pri 750 metrovej dostupnosti.

Avšak často nie je zabezpečený systematický režim pre otvorenie športoviska. Veľká časť školských areálov je nedostupných pre širokú verejnosť, či už za odplatu či bezodplatne (v závislosti od typu infraštruktúry).³¹⁴ Na vytvorení systematického režimu sprístupnenia športovísk v školských areáloch by malo mesto spolupracovať s mestskými časťami a samotnými školami. Podobne systematicky by malo byť riešené aj budovanie a obnovovanie športovej infraštruktúry a detských ihrísk mestom aj mestskými časťami.

V Prahe je až 72,4% z celkovej kapacity vnútornej školskej športovej infraštruktúry vo vyhradených časoch v popoludňajších hodinách otvorené športovým organizáciám, a to najmä prostredníctvom dlhodobých, časovo ohraničených prenájmov. Pri vonkajšej kapacite je toto číslo nižšie, na úrovni 50%. Praha identifikovala ako najväčšie prekážky brániace vo zvyšovaní otvorenosti športových zariadení riziko poškodenia zo strany vandalov (31,8%) a finančnú náročnosť (28,7%), napr. osobné náklady na správcu objektu, náklady na energiu.³¹⁵ Obe prekážky sú však vhodným systémom riešiteľné.

V Trnave sú všetky športoviská základných škôl bezplatne otvorené verejnosti počas školských dní medzi 17:00 a 20:00, počas víkendov, sviatkov a dní pracovného pokoja od 10:00 do 20:00³¹⁶.

K dostupnosti športovísk navyše prispieva aj ich časová kapacita. Športoviská v správe STaRZ (ľadové plochy, plavárne) sú v určitých hodinách plne vyťažené a evidujú vysoký dopyt (7:00–9:00 a 16:00–

³¹⁴ Takáto pripomienka bola vznesená aj Generálnou prokuratúrou Slovenskej Republiky k návrhu Konceptie športu 2022 – 2026 (<https://beta.ucps.sk/pripomienky-prokuratury-ku-koncepcii-sportu-2022-2026>)

³¹⁵ HLAVNÍ MESTO PRAHA. *Plán rozvoje sportu a sportovních zařízení v hl. m. Praze 2021-2032*. 2020.

³¹⁶ TRNAVA.SK. *Škola sa končí, ale školské športoviská zostávajú prístupné verejnosti*. 2019.

22:00), avšak nie všetky športoviská plne využívajú tieto časy. Časová dostupnosť športovísk by mala sledovať najžiadanejšie časy a tým aktívne prispievať k ich dostupnosti.

Vyššie uvedené dáta indikujú, že geografická dostupnosť športovej infraštruktúry nie je sama o sebe nosným problémom, ak sa napríklad športoviská škôl sprístupnia verejnosti. Hlavným vysvetlením nízkej spokojnosti so športovou infraštruktúrou sa však javí byť nízka kvalita športovej infraštruktúry.

Jednoduchý a dostupný prístup k športovej infraštruktúre predstavuje jeden z najdôležitejších predpokladov k športujúcej spoločnosti vyznávajúcej zdravý životný štýl. Zároveň to je predpoklad, ktorý vie mesto riešiť v spolupráci s mestskými časťami, Bratislavským samosprávnym krajom a samotnými školami.

Východisko 4: Cenová dostupnosť športovísk

Dôležitou súčasťou celkovej prístupnosti je aj cenová dostupnosť. Pre mesto a správcov športových zariadení je preto veľkou výzvou nájsť rovnovážny cenový model, ktorý bude sledovať aj cenovú dostupnosť, aj finančnú udržateľnosť prevádzok športovísk.

Cenovú dostupnosť športovísk pri trhovom správaní ovplyvňuje množstvo faktorov. Cena závisí od typu športoviska, či je kryté alebo vonkajšie, lokality, majiteľa, či prevádzkovateľa športoviska. Mesto spravuje svoje prevádzky cez svoju príspevkovú organizáciu STaRZ. STaRZ ako správca telovýchovných a rekreačných zariadení mesta má priamu rozhodovaciu právomoc ohľadom cenovej politiky svojich zariadení. Ak by však nastavoval cenník len na základe princípu cenovej dostupnosti, tak prirodzene nekoná trhovo. Bez mestských či iných dotácií by takáto politika viedla k narastajúcim prevádzkovým stratám.

STaRZ disponuje rôznorodou štruktúrou svojich zariadení od zimných štadiónov, cez plavárne, kúpaliská až po rekreačný areál Zlaté Piesky. Každý tento typ prevádzok má iné energetické potreby a odlišné príjmo-nákladové štruktúry. V rámci prevádzkového modelu si preto musí STaRZ nastaviť taký režim, aby na jednej strane uspokojoval potreby čo najväčšieho počtu obyvateľov mesta a na druhej strane aby negeneroval výraznú stratu. STaRZ v súčasnosti prevádzkuje:

- Zimný štadión Ondreja Nepelu,
- Plaváreň Pasienky,
- Zimný štadión Harmincova,
- Športová hala Harmincova,
- Letné kúpalisko Lamač,
- Letné kúpalisko Rosnička,
- Letné kúpalisko Delfín,
- Letné kúpalisko Tehelné pole,
- Areál zdravia Zlaté Piesky.

Na základe výsledkov auditu STaRZ³¹⁷ z roku 2021 je konštatované že ceny vstupného na letné kúpaliská a športové haly v správe STaRZ sú väčšinou na nižšej úrovni ako sú kúpaliská v okolí hlavého mesta. Problematickým sa javí byť nie tak cenová dostupnosť, ako technická úroveň a ponuka služieb kúpalísk. Navyše, napríklad zvýšené vstupné do plavárni Pasienky neprineslo želaný efekt zvýšených tržieb pre STaRZ. Vďaka kombinácií ostatných faktorov (zmena štruktúry vstupného, nárast návštevníkov prostredníctvom Multisport kariet) klesol predaj vstupného pre dospelých. Pri súčasnom nastavení si ani letné kúpaliská, ani športové haly nedokážu na seba zarobiť. Výsledkom teda je, že zariadenia STaRZ sú v konkurencii cenovo dostupné, nie sú však cenovo udržateľné a zároveň nie sú po kvalitatívnej stránke dostatočne konkurencieschopné.

Hlavnými odporúčaniami pre zlepšenie finančných ukazovateľov STaRZ zo správy vyplýva zlepšenie plánovania vo všetkých oblastiach riadenia, potenciál prevádzkových úspor (predovšetkým osobné náklady a podporné služby), zvýšenie transparentnosti a konkurencie vo verejných obstarávaníach, zvýšenie atraktívnosti športovísk a zlepšenie vymáhania zmlúv od obchodných a gastronomických prevádzok.

V meste je však veľké množstvo športovej infraštruktúry mimo STaRZ. Mesto má rôzne varianty nástrojov, ako vie takúto existujúcu infraštruktúru a jej dostupnosť ovplyvňovať. Závisí to najmä od toho kto danú infraštruktúru vlastní, či škola, či mestská časť, či kraj, či štát alebo súkromné subjekty.

³¹⁷ Výkonnostný audit STaRZ: Záverečná správa. 2021.

Východisko 5: Nedostatok peňazí v športe

Šport v Bratislave je dlhodobo nedostatočne financovaný. V rokoch 2015-2022 bolo v priemere 0,97 % rozpočtu mesta vyčleneného na šport. Najhoršia situácia bola v roku 2015, kedy bol tento ukazovateľ na úrovni 0,64 %³¹⁸. Pre porovnanie, mesto Brno malo v roku 2018 4,2 % rozpočtu vyčleneného na šport, Ostrava na úrovni 6,2 %, Krakov 2,2 %, Praha 1,7 %³¹⁹.

Problémom však nie je iba pomerné číslo. Keďže rozpočet mesta Bratislava je dlhodobo vysoko pod úrovňou okolitých porovnateľných miest (pozri časť ekonomický rozvoj), problémom sú aj čísla absolútne. V rokoch 2015-2022 bolo rozpočtovaných na úrovni mesta na šport v priemere 6,69€ na občana na rok (bez započítania výdavkov mestských častí do športu). Pre porovnanie, v okolitých mestách boli tieto ukazovatele na viac ako dvojnásobnej úrovni prinajmenšom. V prípade Ostravy bolo v roku 2018 minutých 83€ na obyvateľa, v Brne 67€, Krakove 40€, Prahe 37€, Viedni 19,5€ a Mníchove 24€³²⁰.

Dôležitým faktorom je nielen množstvo peňazí, ktoré sa do športu investuje, ale aj spôsob, akým sú investované. Mesto dlhodobo potrebuje investovať do športovej infraštruktúry, aby postupne dohľadalo investičný dlh. Avšak v súčasnosti je pomer odpisov a investícií 6:1, čo znamená, že majetok dlhodobo viac starne ako sa obnovuje – technologický dlh narastá³²¹. Dôsledkom tohto dlhodobého nastavenia je neudržateľnosť správy zariadení, ich degradácia a následná násobne drahšia generálna rekonštrukcia havarijného stavu.

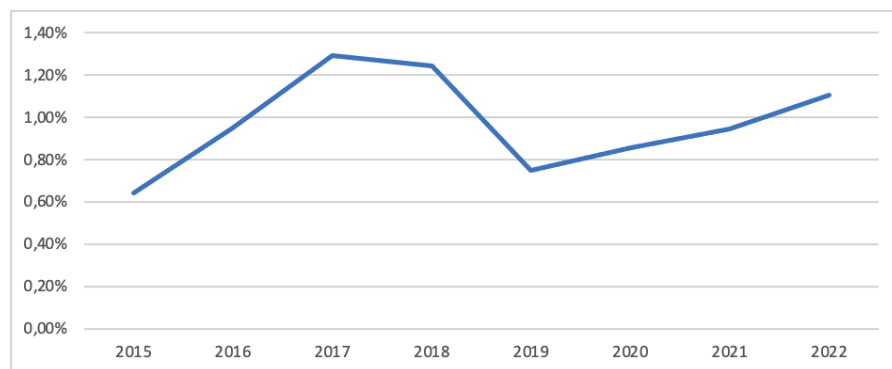
³¹⁸ V rokoch 2015-2018 sa splácal dlh za rekonštrukciu Zimného štadiónu Ondreja Nepelu – tieto výdavky sú vyčlenené zo štatistiky.

³¹⁹ HLAVNÍ MESTO PRAHA. *Plán rozvoje sportu a sportovních zařízení v hl. m. Praze 2021-2032*. 2020.

³²⁰ Ibid.

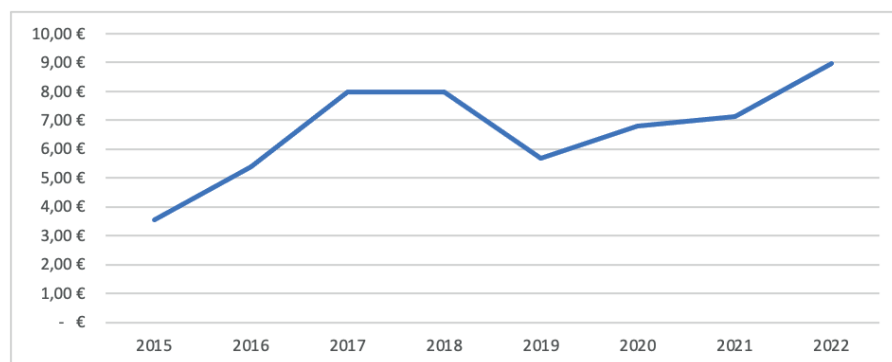
³²¹ Účtovníctvo Správy telovýchovných a rekreačných zariadení.

GRAF 87 Percento z celkového rozpočtu HMBA smerované na šport podľa rokov



Zdroj dát: Rozpočet Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

GRAF 88 Priemerný výdaj z rozpočtu HMBA na šport na obyvateľa



Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky, rozpočet Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Ukazovateľom tohto je aj energetická zastaranosť športovísk v správe STaRZ. Na základe auditov vykonaných na všetkých budovách v správe magistrátu bolo odhadnuté, že do športovísk by mali smerovať investície vedúce k dlhodobým energetickým úsporám v objeme takmer 5 miliónov eur³²². Vďaka aktivitám ako zavedenie systému energetického manažmentu, modernizácii osvetľovacej sústavy, využívania odpadového tepla, rekonštrukciám technológií chladenia, zatepľovaniu či rekonštrukciám rozvodov tepla, by sa mohli stať športoviská energeticky aj finančne udržateľnejšie.

Východisko 6: Malá časť výdavkov ide do investičných aktivít

Je smutnou realitou, že počas posledných 20 rokov mesto neinvestovalo do žiadnej výraznej novej športovej infraštruktúry. Kľúčové mestské športoviská pod správou STaRZ sú síce momentálne prevádzkyschopné, ale nedostatočné investície do ich modernizácie a rekonštrukcie indikujú v blízkej dobe problémy. Sanácia jednotlivých prevádzok je samozrejme prioritná, interný mestský audit však navrhuje aj riešenia na optimalizáciu energetickej náročnosti, na ktoré je možné čerpať zdroje aj z európskych dotačných schém.

- **Zimný štadión Ondreja Nepelu (ZŠON)** bol naposledy rekonštruovaný pred 11 rokmi a jeho technické vybavenie nespĺňa aktuálne požiadavky na energetickú efektívnosť. Mesto doň investovalo naposledy minulý rok, kedy sa rekonštruovali šatňové priestory. V nasledujúcom krátkodobom až dlhodobom horizonte budú potrebné nasledovné investície:
- Dostavba šatňových priestorov v malej hale.
 - Realizácia rozšírenia vzduchotechniky v malej hale.
 - Dostavba prevádzkových priestorov medzi plochami tréningovej haly.
 - Modernizácia osvetlenia.
 - Využitie odpadového tepla pre snehová jamu.
 - Inštalácia kogeneračnej jednotky na kombinovanú výrobu elektriny a tepla.
 - Inštalácia fotovoltického systému na výrobu elektriny

³²² Energetické audity hradené z programu ELENA (European Local ENergy Assistance) v rámci Európskej investičnej banky (<https://www.eib.org/en/products/advising/elena/index.htm>).

- Zavedenie systému energetického manažmentu..
 - Modernizácia biometrických systémov.
 - Modernizácia multimedialnej kocky.
- **Plaváreň Pasienky** je v exteriéri i interiéri v havarijnom stave a pritom sa jedná o jediný 50 metrový bazén v meste. Aj z mestských prieskumov je zrejme, že obyvateľom chýbajú najmä športoviská na plávanie. Séria investícií sa preto zameria nielen na sanáciu hlavného objektu, ale aj na prevádzkovú efektívnu synergiu s vedľajším susedným objektom malej plavárne so saunou a fitness centrom.
- Rekonštrukcia hygienických zariadení.
 - Rekonštrukcia areálovej kanalizácie.
 - Rekonštrukcia výmenníkov na ohrev bazénových vôd.
 - Realizácia energetických úspor a opatrení (rekuperácia, fotovoltaika, zateplenie).
 - Rekonštrukcia technologických zariadení.
 - Rekonštrukcia strechy na zelenú strechu.
 - Rekonštrukcia podhl'adu 50 m bazéna so zateplením vrátane LED osvetlenia.
 - Rekonštrukcia vnútornej kanalizácie malého bazéna, sauny a modernizácia prevádzkových priestorov sauny.
- Podobne je na tom **Zimný štadión Harmincova (ZSH)**, kde je potrebná rekonštrukcia a revitalizácia celého areálu. Do tohto objektu mesto v minulosti v porovnaní s inými prevádzkami investovalo veľa. Napriek týmto investíciám sa to neprejavilo na zvýšení návštevnosti. Každopádne aj táto prevádzka potrebuje opäť sériu investícií:
- Rekonštrukcia ľadovej plochy, strojovne a chladenia.
 - Rekonštrukcia osvetlenia.
 - Zavedenie systému energetického manažmentu.
 - Rekonštrukcia nosníkov.
 - Zateplenie fasády vykurovanej časti štadióna.
 - Rozšírenie prevádzkových priestorov (druhá ľadová plocha).
 - Inštalácia solárnych kolektorov na prípravu teplej vody.
 - Inštalácia fotovoltického systému na výrobu elektriny.

- **Letné kúpaliská (LK)** v správe STaRZ (Lamač, Rosnička, Delfín, Tehelné pole) je potrebné priblížiť modernému štandardu verejných priestranstiev spolu s energetickými racionalizáciami. Niektoré fungujú už od 60. rokov minulého storočia a neprešli odvtedy zásadnou obnovou. Aj vplyvom klimatických zmien a teda aj rastúcich teplôt mesto a STaRZ zaznamenáva zvýšený dopyt a návštevnosť v týchto prevádzkach počas letných mesiacov. Preto investície pomôžu niektoré dosluhujúce objekty znovu oživiť, sfunkčniť, rozšíriť a zatraktívniť ich ponuku:
- LK Krasňany – rekonštrukcia tohto kúpaliska je súčasťou Programu obnovy verejných priestorov Živé miesta, ktorého cieľom je modernizácia a skvalitňovanie dlhodobo zanedbaných verejných priestorov v Bratislave
 - » Revitalizácia areálu vrátane rekonštrukcie bazénov a technológií
 - » Výstavba nových prevádzkovo relaxačných objektov
 - » Rekonštrukcia šatní a vybudovanie kolonády s novým vstupom
 - » Rozšírenie pozemku a výstavba športových a workout ihrísk
 - » Inštalácia solárnych kolektorov na prípravu teplej vody
 - » Inštalácia fotovoltického systému na výrobu elektriny
 - » Modernizácia osvetlenia
 - » Zavedenie systému energetického manažmentu
 - LK Rosnička so Saunou
 - » Rekonštrukcia stredného bazéna s vodnými atrakciami.
 - » Rekonštrukcia filtračnej stanice.
 - » Vybudovanie objektu so skrinkami pre návštevníkov.
 - » Realizácia prekrytia plaveckého bazéna s cieľom celoročného využitia.
 - » Rekonštrukcia a rozšírenie vonkajších ihrísk.
 - » Rekonštrukcia vstupných priestorov a prevádzkovej budovy.
 - » Rekonštrukcia prevádzkových priestorov sauny a realizácia energetických úsporných opatrení (rekuperácia, fotovoltaika, solárne panely, zateplenie a pod).

- LK Tehelné pole – STaRZ má ambíciu iniciovať procesy na synergickú a efektívnu prevádzku spolu so ZŠON nielen v zmysle centralizácie správy prevádzok, ale aj energetickej integrácie procesov, ako napríklad vzájomné využitie tepla a vody. Volanie verejnosti po vybudovaní ďalšieho 50 m bazéna v meste môže naštartovať iniciatívu na transformáciu areálu v LK Tehelné pole na prekrytý 50 m bazén s celoročným využitím ako aj vonkajší bazén pre letné mesiace. Každopádne areál potrebuje investície na jeho celkovú revitalizáciu a modernizáciu:
 - » Rekonštrukcia plaveckého bazéna, technológie a následné prekrytie, transformácia na 50 m (olympijský) bazén.
 - » Rekonštrukcia prevádzkovej budovy a areálu.
 - » Zavedenie systému energetického manažmentu.
- LK Delfín so Saunou
 - » Rekonštrukcia prevádzkovej budovy (zateplenie fasády, strechy, terasy, výmena otvorov).
 - » Aplikácia úsporných zariadení (solárne kolektory, fotovoltaika).
 - » Rekonštrukcia zdroja tepla.
 - » Hydraulické vyregulovanie a termostatická
 - » Rekonštrukcia zdravotno technických inštalácií
 - » Modernizácia osvetlenia
 - » Rekonštrukcia kotla na výrobu pary a rozvodov pre parnú saunu
 - » Zavedenie systému energetického manažmentu
- LK Rača
 - » Výstavba prevádzkového objektu vrátane stravovacích služieb a filtračnej stanice
 - » Rekonštrukcia bazénov vrátane ohrevu bazénových vôd.
 - » Revitalizácia areálu.
 - » Modernizácia osvetlenia.
 - » Aplikácia úsporných zariadení (solárne kolektory, fotovoltaika).
 - » Rekonštrukcia zdravotno-technických inštalácií.

- » Zavedenie systému energetického manažmentu.
- LK Lamač
 - » Realizácia ohrevu bazénových vôd.
 - » Aplikácia úsporných zariadení (solárne kolektory, fotovoltaika).
 - » Zavedenie systému energetického manažmentu.
- **Areál Zlaté Piesky (AZPP)** a ostatné zariadenia si tiež vyžadujú miernu až rozsiahlu modernizáciu, aby vedeli ešte dlho fungovať a poskytovať pre obyvateľov štandard v dnešnej dobe. Preto je areál už súčasťou projektového riešenia MIBu, ktorý pripravuje jeho komplexnú revitalizáciu.
 - Asanácia hotela Flóra, ktorý predstavuje pre verejnosť bezpečnostné riziko.
 - Modernizácia inžinierskych sietí.
 - Riešenie parkovania v areáli (P+R, regulácia parkovania na komunikáciách).
 - Aplikácia nového režimu prevádzok (cashless, centrálné spracovanie úhrad, dizajn manuál).
 - Rekonštrukcia vnútornej kanalizácie.
 - Rekonštrukcia prevádzkových budov, ubytovacích a stravovacích zariadení.
 - Vybudovanie vodných atrakcií.
 - Realizácia plávajúcich mól na jazere.
 - Rozšírenie športového areálu – výstavba multišportového ihriska.
 - Zavedenie systému energetického manažmentu.

Okrem horeuvedených investičných projektov do rekonštrukcií existujúcich prevádzok má mesto a STaRZ v príprave a realizácii niekoľko **investícií do novej infraštruktúry**. Mesto a STaRZ v lete predstavia 6 nových workoutových ihrísk s názvom **Cvičko**. Inšpirujúc sa trendami zo západných metropol a vzrastajúcim dopytom po tomto druhu fitness aktivít sa mesto rozhodlo investovať do vybudovania siete workout ihrísk v mestských verejných priestoroch, najmä v blízkosti bratislavských mostov. Doteraz zanedbané priestory MIB spolu s architektmi premení na multifunkčné verejné fitness športoviská, ktoré bude prevádzkovať STaRZ.. Cieľom je propagácia zdravého životného štýlu v meste a zvyšovanie povedomia správneho cvičenia aj pre

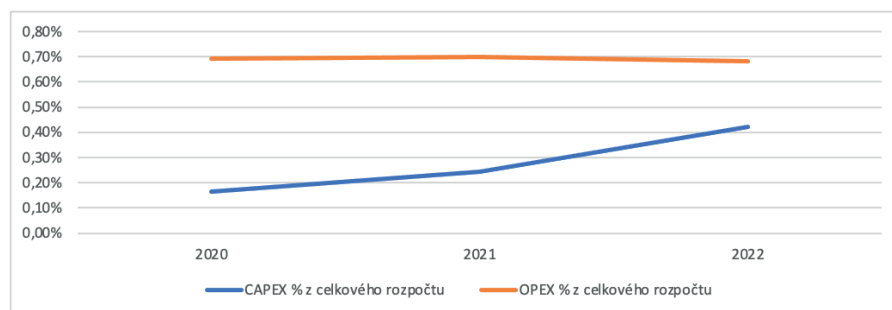
nešportovcov. V projektovej príprave je aj výstavba **novej gymnastickej haly** či vybudovanie **Centra vodných športov Zemník** naprieč mestskými časťami Petržalka, Jarovce a Rusovce. Ďalšie investície do novej športovej infraštruktúry budú podliehať podrobnej analýze potrieb a princípu hodnoty za peniaze.

Množstvo infraštruktúry je technicky, energeticky a morálne zastarané, a preto práve kapitálové investície sú dôležité. Vďaka kapitálovým výdajom prebieha modernizácia a vylepšovanie súčasných športovísk či výstavba nových. Bežné výdavky do športu tento investičný dlh neznižujú.

V roku 2020 išlo iba takmer 20 % z výdavkov STaRZ do kapitálových investícií. V rokoch 2021 (26 %) a 2022 (38 %) vidno pozitívny trend v náraste pomeru v prospech kapitálových výdajov.

V **GRAFE 89** vidno vývoj OPEX (bežných) výdavkov a CAPEX (kapitálových) výdavkov k celkovému mestskému rozpočtu.

GRAF 89 Percento z rozpočtu STaRZ ktoré smeruje do CAPEX a OPEX investícií v športe



Zdroj dát: Rozpočet Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Ak sa pozrieme na ukazovateľ kapitálových výdajov na obyvateľa, tak v roku 2020 bolo minútých 1,31€ na kapitálové výdaje na obyvateľa za rok, v roku 2021 1,84€ a v roku 2022 už 3,44€. Medzi rokmi 2014-2018 v priemere Praha minula 10,8€ na obyvateľa za rok, Brno 16,2 € na obyvateľa za rok a Ostrava 26,8€ na obyvateľa za rok³²³.

Na zimný štadión Ondreja Nepelu smerovalo 29 % (2,2 mil. eur) všetkých investícií STaRZ-u od roku 2010. Najmenej STaRZ investuje do letných kúpalísk, hoci majú najvyššiu návštevnosť.³²⁴

Napriek tomu, že investičný dlh v STaRZ je výrazný, rozloženie investícií do jednotlivých prevádzok v minulosti nevychádzalo z jasnej prioritizácie a stratégie. Z toho dôvodu sa výrazne menej investovalo do letných kúpalísk, ktoré majú najvyššiu návštevnosť a viac napr. do ZŠ Harmincova, kde návštevnosť napriek investíciám kontinuálne klesá.⁷

Výrazne podpriemerne STaRZ investoval v rokoch 2012 a 2020. Nižšie investície v roku 2012 mohli byť spôsobené práve vyššou sumou investícií v predchádzajúcom roku spojenou s prestavbou ZŠON. Rok 2020 bol na druhej strane poznačený pandemiou koronavírusu, ktorá mala dopad na rozpočet a príjmy STaRZ-u, ale aj HMBA, čo mohlo ovplyvniť investičné možnosti oboch aktérov.

Na druhej strane v poslednej dobe evidujeme projektové aktivity do mestskej športovej infraštruktúry od nemestských aktérov, ktoré sú v súčasnosti v rôznych štádiách rozpracovanosti. V niektorých projektoch tohto druhu môže mesto zohrávať dôležitú rolu, či už ako spoluinvestor alebo spolu-prevádzkovateľ.

³²³ HLAVNÍ MESTO PRAHA. *Plán rozvoje sportu a sportovních zařízení v hl. m. Praze 2021-2032*. 2020.

³²⁴ Výkonnostný audit STaRZ: Záverečná správa. 2021.

Bratislavský samosprávny kraj pripravuje v Petržalke športový kampus. Toto je plánované spolu s viacerými zväzmi a v neformálnej rovine pozvala do spolupráce aj mesto³²⁵. Ďalším veľkým projektom je Národný kanoistický areál s pracovným názvom „Zemník“, lokalizovaný v Petržalke, Jarovciach a Rusovciach iniciovaný Slovenským zväzom kanoistiky³²⁶. V Rači sa už niekoľko rokov pripravuje športový areál „LBG aréna“, avšak ani tento projekt ešte nie je vo finálnej fáze.³²⁷ V neposlednom rade sa plánuje investícia do krytej futbalovej haly v Petržalke. Tento projekt je rovnako v štádiu príprav³²⁸. Všetky tieto investície budú zvyšovať dostupnosť a kvalitu športovej infraštruktúry v meste, no súčasne budú predstavovať aj potenciálny odlišiv zákazníkov zariadení STaRZ, čo môže prehlbovať ťažkosti STaRZ udržiavať finančný model v rovnováhe.

Východisko 7: Nízka finančná podpora pre grantové schémy

Okrem mesta sú športové podujatia a športová infraštruktúra do veľkej miery tvorené lokálnymi športovými klubmi, záujmovými krúžkami, občianskymi združeniami či inými komunitnými organizáciami. Tieto komunitné organizácie organicky vyplňajú priestor, kde chýba štátna či mestská športová zložka. Je teda kľúčové tieto organizácie podporovať ako na operačnej, tak aj investičnej úrovni.

V roku 2020 bol obnovený grantový program na šport a v tom roku bolo aj preinvestovaných 1 050 000 €. V roku 2021 to bola čiastka 820 000 € a v roku 2022 je plánovaných 1 300 000 €. Keďže žiadatelia vidia, že tento program je funkčný, počet žiadateľov medziročne narástol. V roku 2020 bolo prijatých 193 žiadostí o grant, v roku 2021 to bolo už 229 žiadostí.

V roku 2020 bolo celkovo 63 % žiadostí uspokojených, v roku 2021 58 %. Avšak v prípade grantového podprogramu číslo 4, ktorý je zameraný na podporu investícií do športovej infraštruktúry v hlavnom

³²⁵ BRATISLAVSKÝ KRAJ. *Kampus športu a zdravia v Petržalke sa opäť posunul o krok vpred.* 2022.

³²⁶ TREND.SK. *Prvá etapa výstavby vodického areálu v Jarovciach si vyžiada 12 miliónov eur.* 2021.

³²⁷ RAČAWEBSK. *V areáli budúcej LBG arény je rušno. Začala sa už konečne výstavba?* 2021.

³²⁸ AMBROZOVÁ, M. *Ďalší športovec investuje doma. Futbalový reprezentant chce na okraji Petržalky tréningovú halu.* 2019.

meste – projekty s podporou od 10 000 eur do 150 000 eur – bola uspokojenosť iba na úrovni 35 % (2020) resp. 32 % (2021).

Ak sa nejaká organizácia či občianske združenie snaží o zlepšovanie dostupnosti a kvality športu a športovej infraštruktúry vo svojom okolí, takáto aktivita by mala byť výrazne oceňovaná a podporovaná. Miera podpory požiadaviek o grantovú podporu by teda mala byť výrazne vyššia. 100 % podpora samozrejme nie je cieľový stav (kvalita a zmysel grantových podaní sa odlišuje).

Súčasná nesystematická spolupráca medzi organizovanými a neorganizovanými športovými organizáciami, mestom a ďalšími aktérmi v meste nenapomáha iniciatíve tvorby takýchto podujatí. Vďaka systematizovanej, jednoduchšej a užívateľsky príjemnej možnosti organizovania takýchto podujatí sa takáto forma organickej tvorby podujatí zvyšuje.

Východisko 8: Chýbajúci koncepčný prístup k téme športu a výstavby športovej infraštruktúry v meste

Mesto sa potrebuje pri rozhodnutiach o investíciách do športu opierať o dáta, trendy a stratégie. Takéto podklady pre investície do športu, žiaľ, v súčasnosti chýbajú. Chýba aktuálna a úplná evidencia a databáza športovísk na území mesta. Zoznam by mal byť čo najpresnejší a mal by obsahovať nielen športoviská vo vlastníctve mesta z dôvodu potreby aktualizácie generelu športu, ktorý dáva úplne presný obraz o vyššie zmieňovanej dostupnosti športovísk.

Mesto a ani STaRZ nemá určenú stratégiu či koncepciu športu, nemá jasne zadefinované dlhodobé ciele v oblasti športu a rozvoja športovej infraštruktúry. Toto je aj jeden z hlavných záverov výkonnostného auditu STaRZ „Chýbajú strategické a koncepčné materiály na úrovni mesta aj STaRZ ohľadom rozvoja športu či športovej infraštruktúry“, či „Plán verejného obstarávania nereflektuje realitu, polovica plánovaných súťaží neprebehne, ale pribudne raz toľko neplánovaných“³²⁹

Mesto nemá určené postupy a manuály pre výstavbu menšej, mesototvornej a verejne dostupnej športovej infraštruktúry, ako napríklad skateparky či workoutové ihriská. Tieto sú pomerne ľahké na duplikovanie, nenáročné na priestor a finančné prostriedky, a preto by bolo vhodné k nim pristupovať koncepčne za výraznej podpory a centralizácie zo strany magistrátu.

Jedným z dôvodov vyššie spomenutých problémov je do veľkej miery aj fakt, že šport dlhodobo nie je považovaný za prioritu v rámci tvorených politik mesta a v meste vystupujúcich aktérov.

Východisko 9: Nedostatočné integrovanie výstavby športovej infraštruktúry do investičných projektov mesta

Napriek existencii pilotných projektov ako skatepark pod Mostom SNP či skatepark v rámci nového parku v Karlovej Vsi mesto nedisponuje rámcovými predpokladmi pre spoluprácu útvarov na integrovaní športovej infraštruktúry do stavebných investičných projektov. Nie je štandardom, že v rámci rekonštrukcie verejných priestorov sa automaticky pridávajú prvky športovej infraštruktúry.

³²⁹ Výkonnostný audit STaRZ: Záverečná správa. 2021.

Podobne v oblasti väčších investičných projektoch mesta, napríklad bytových domov, nie sú nijako zakotvené ambície budovania športovej infraštruktúry. Je preto dôležité nastaviť nový štandard integrácie novej, prípadne obnovy existujúcej športovej infraštruktúry pri investičných akciách mesta, kedy do územia prichádzajú noví obyvatelia.

Navrhujeme preto pre plánovanie novej športovej infraštruktúry aktualizovať koncepciu športu mesta, pravidelne zbierať dáta, sledovať trendy ako aj vypracovať Manuál športovej infraštruktúry vo verejnom priestore. Tieto pomôžu v meste nastaviť rámce pre všetkých aktérov, ktorí sa zaoberajú výstavbou a prevádzkou športovej infraštruktúry.

Východisko 10: Agenda zdravia ako priorita mesta

Na základe celosvetovej iniciatívy World Health Organisation sa v roku 1993 založila v rámci magistrátu organizácia s názvom Kancelária Zdravé mesto ako časť sekcie sociálnych vecí.³³⁰ Hlavné mesto prostredníctvom tejto kancelárie podporovalo osvetové a preventívne programy na podporu zdravia a prevenciu chorôb finančnou dotáciou, bezplatným prenajímaním priestorov, spoluúčasťou na aktívnej propagácii všetkých projektov a aj ich organizovaní (s rozpočtom 5 000 – 8 000 €/ročne). Navyše, táto kancelária mala za úlohu každoročne spracovávať správu o stave a podpore zdravia v meste.

Financie z grantovej schémy sa medzičasom presunuli do nových transparentných grantových schém v rámci sekcie sociálnych vecí. Navyše, povinnosť každoročného spracovania správy bola vo februári 2022 zrušená kvôli nedostatočným personálnym kapacitám. Týmto fakticky činnosť kancelárie zanikla.

Ako už bolo zmieňované vyššie, nie je možné tvoriť dobré politiky bez kvalitných dát. Práve preto existuje záujem o to, aby vznikal analytický súhrn determinantov životného prostredia (napríklad kvalita ovzdušia, kvalita vody, hluk, odpady) vo vzťahu k zdravotnému stavu obyvateľstva. Tieto témy sú však prierezové a nemali by byť vylúčené v gescii sektorových útvarov (sociálne veci, životné prostredie). V Brne má na starosti túto agendu osobitné oddelenie zdravia, vo

³³⁰ WORLD HEALTH ORGANIZATION. What is a healthy city?

Varšave oddelenie zdravotných politík a vo Viedni agentúra na podporu zdravia.³³¹

V súčasnosti teda chýba agende zdravia na úrovni mesta jasný nositeľ, analytická kapacita, ciele a tým pádom aj implementácia. Mesto nerealizuje nijaké aktivity smerom k osвете ohľadom zdravého životného štýlu či aktivity smerom k deťom a mládeži. V tomto ohľade by bolo prínosné využiť synergické efekty spolu s centrami voľného času.

K propagácii zdravotného štýlu by výrazne mala napomáhať samotná príspevková organizácia mesta STaRZ. Či je v tejto aktivite efektívna by malo byť predmetom analýzy a prieskumu verejnej mienky. V prípade, že nie je, bude potrebné, aby došlo k súčinnosti s komunikačným oddelením mesta a nastavil sa plán rebrandingu mestského športu. Predpokladom je iniciovanie prieskumu medzi vzorkou obyvateľstva s cieľom zistiť, aký podiel ľudí organizáciu STaRZ pozná, ako si ľudia komunikáciu športu v meste predstavujú a čo od nej očakávajú. Skúsenosti z iných miest ukazujú rôzne prístupy k mestskej športovej značke. V Brne je mesto zastúpené organizáciou STAREZ alebo so značkou Sportujeme v Brne³³², v Prahe to je Praha Sportovní³³³. Vo Viedni je centralizovaná mestská správa športovísk a informácií ohľadom nich zastúpená prostredníctvom organizácie Wiener Sport³³⁴.

Navyše, mesto ani trh v súčasnosti neponúka prehľadný a centralizovaný portál o športových podujatiach v meste a chýba centralizovaný užívateľsky jednoduchý portál na rezerváciu športovej infraštruktúry mesta. Takýto rezervačný portál môže byť prepojený aj s rezervačnými systémami ostatných mestských príspevkových organizácií mesta (napr. Mestské lesy a pod.).

Bratislavský šport, jeho propagácia a prehľad športovej infraštruktúry by mali byť zastúpené v mestskej komunikácii, počnúc webstránkou, cez mestské sociálne profily, v aplikácii a podobne. Predchádzať by tomu mali okruhle stoly so zástupcami komunikačného oddelenia v meste a aktualizácia evidencie mestskej športovej infraštruktúry.

³³¹ Pre úplnosť však uvádzame, že priamymi kompetenciami v oblasti zdravotníctva hlavné mesto nedisponuje (nachádzajú sa na úrovni Bratislavského samosprávneho kraja a Ministerstva zdravotníctva SR).

³³² Sportujeme v Brne.

³³³ Praha sportovní.

³³⁴ Wiener Sport.

Východisko 11: Nejasná pozícia štátu pri podpore športovej infraštruktúry národného významu v Bratislave

V marci 2022 Vláda SR schválila Konceptiu rozvoja športu na roky 2022-2026, kde sú zadefinované aj ciele s opatreniami, ktoré sa mestského športu a športovej infraštruktúry týkajú. Štát plánuje v uvedených rokoch investovať do rozvoja miestnych, regionálnych a školských športovísk. Jedným z merateľných ukazovateľov je počet a podiel dostupnosti športovísk a počet a podiel detí a žiakov, ktorí využívajú vybudovanú a modernizovanú športovú infraštruktúru v školách. Preto je potrebné, aby bolo mesto pripravené ponúknuť projekty, ktoré budú oprávnené na spolufinancovanie zo strany štátu.

V tomto období štát plánuje investovať aj do športovej infraštruktúry národného významu. Jedná sa o kvalitnú a udržateľnú infraštruktúru pre športy s vysokým verejným záujmom. Táto infraštruktúra má slúžiť na účely športovej reprezentácie a spĺňať štandardy medzinárodných športových organizácií. Táto výstavba a rozvoj sú vysokou mierou spolufinancované aj z ďalších externých zdrojov.

Aj v tomto prípade je potrebné, aby malo mesto pripravené projekty pri žiadostiach o spolufinancovanie zo strany štátu. Jedná sa už o vyššie spomínané rekonštrukcie Plavárne Pasienčky (plavecký bazén celoštátneho významu), zimného štadióna Ondreja Nepelu či vybudovanie novej infraštruktúry ako kanoistický areál „Zemník“, nová gymnastická hala či atletický štadión na pozemku Bratislavského samosprávneho kraja.

V porovnaní s mestami ako Brno vychádza Bratislava s počtom nových športových projektov na celoštátnej úrovni výrazne horšie. Brno má v procese alebo v plánovaní veľké športové infraštruktúry ako Atletická hala Kampus (termín dokončenia 2024), Arena Brno – multifunkčná hala pre 13.000 divákov (ukončený projekt), Plavecký štadión, Velodrom a ďalšie³³⁵.

Je preto potrebné jasnejšie sformulovať víziu spolupráce mesta a štátu aj v súvislosti a nadväznosti na celoštátny strategický dokument.

³³⁵ Co bude, Brno?

B.11 CESTOVNÝ RUCH

Ústrednou témou cestovného ruchu Bratislavy je nedostatok ucelenej vízie cestovného ruchu (CR) hlavného mesta a vyjadrenia jeho hodnoty pre samotné mesto. Ide o základné východisko pre koordináciu rozvoja CR v rámci celého konceptu rozvoja mesta v časovom horizonte 2030. Cestovný ruch má interdisciplinárny (prierezový) charakter a je previazaný s rôznymi ekonomickými aj spoločenskými činnosťami, ktoré majú pridanú hodnotu pre život v meste. Politika cestovného ruchu v hl. meste SR Bratislava vychádza z princípov udržateľnosti a primeranej mierky. Špecifikom udržateľnosti cestovného ruchu je rozšírenie troch základných pilierov – environmentálny, ekonomický, sociálno-spoločenský – o pilier kultúry a digitalizácie.

Východisko 1: Téma cestovného ruchu nie je ukotvená v štruktúre mesta

Téma cestovného ruchu nemá v súčasnosti vlastníka v rámci organizačnej štruktúry mesta. Bratislavská organizácia cestovného ruchu – Bratislava Tourist Board (BTB) je oblastnou organizáciou destinačného marketingového manažmentu, zriadenou podľa § 13 Zákona o podpore cestovného ruchu 91/2010 Z.z.³³⁶ BTB je:

- vytvárať strategické dokumenty pre CR,
- propagovať všetky druhy a formy cestovného ruchu,
- vytvárať platformu spolupráce súkromného a verejného sektora v oblasti cestovného ruchu,
- iniciovať a podporovať rozvoj cestovného ruchu v Bratislave,
- koordinovať členov pri napĺňaní politik a stratégií mesta (prioritne v CR),
- zabezpečovať informačný servis pre návštevníkov.

BTB tiež plní úlohu Bratislava Convention Bureau.

Samotná koncepcia cestovného ruchu, z ktorej by BTB mohlo vychádzať, nie je v gescii žiadneho útvaru magistrátu. Mesto tak nemá žiaden organizačný útvar, ktorý by bol zodpovedný za stanovenie strategických cieľov cestovného ruchu a stanovenie primárneho cieľenia na rôzne segmenty návštevníkov.

Absencia témy na magistráte znižuje schopnosť mesta riadiť cestovný ruch a dosahovať z neho vyššie benefity pre mesto a obyvateľov. Zároveň sa tým znižuje efektívnosť využitia finančných prostriedkov, ktoré mesto prijíma z miestnej dane za ubytovanie, z ktorých mesto každoročne vyčleňuje mestským zastupiteľstvom určenú sumu na fungovanie BTB. Vzhľadom na chýbajúcu diskusiu o hodnote cestovného ruchu pre mesto a o jeho strategickom plánovaní, nie je možné plánovať konzistentnú a ideovo ukotvenú propagáciu mesta ako destinácie, z ktorej by benefitovali všetky subjekty združené v BTB, resp. pôsobia v oblasti cestovného ruchu.

Financovanie cestovného ruchu v Bratislave je viaczdrojové. Štát poskytuje dotáciu z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR pre všetky oblastné organizácie CR, vrátane BTB. Ide o sumu, ktorá vyjadruje súhrnnú hodnotu vybraných členských príspevkov

³³⁶ Ďalej len „zákon o podpore cestovného ruchu“.

BTB počas roka a vybratej miestnej dane za ubytovanie v Bratislave. Na získanie maximálnej výšky nenárokovateľnej dotácie pre BTB, čiže Bratislavu, má rozhodujúci vplyv výška vybratej miestnej dane a členský príspevok hl. mesta SR Bratislavy do BTB. Maximálna výška dotácie BTB je ohraničená 90 % z uvedenej súhrnnej hodnoty.

Predmetom činnosti BTB môže byť aj rozvoj infraštruktúry (vo vybraných rokoch tzv. malej infraštruktúry) cestovného ruchu okrem výstavby zariadení určených na ubytovanie. V zmysle zákona o podpore cestovného ruchu Jednou zo základných formálnych podmienok žiadosti o poskytnutie dotácie je projekt plánu aktivít a jeho finančné vyjadrenie v členení bežných a kapitálových výdavkov. V tomto kontexte je dôležité prepojenie a súlad plánu aktivít BTB s ostatnými rozvojovými politikami mesta.

BTB mala za obdobie rokov 2017–2022 podľa sumy vybraných členských príspevkov a vybratej miestnej dane za ubytovanie maximálny nárok na dotáciu celkom vo výške takmer 23,43 milióna EUR, pričom v roku 2019 išlo o sumu 4,46 milióna EUR a v roku 2020 takmer 4,3 milióna EUR (posledné dva roky na základe výkonov CR v štandardných podmienkach pred pandemiou).³³⁷ V dôsledku prepočtu podľa reálnej výšky členského príspevku mesta bola pre BTB pridelená skutočná štátna dotácia za horeuvedené obdobie 7,1 milióna EUR, z toho v roku 2019 v sume takmer jeden milión EUR a v roku 2020 vo výške vyše 1 milión EUR. Štátna dotácia v súlade s prepočtom podľa členského príspevku mesta bola vyplatená za obdobie rokov 2017–2022 vo výške 25,63 % z maximálnej nárokovateľnej sumy, v roku 2019 vo výške 22,23 % a v roku 2020 išlo o 24,52 % z nárokovateľnej sumy.

Následkom tohto centrálného problému je často neefektívna propagácia Bratislavy ako destinácie cestovného ruchu a chýbajúca koordinácia subjektov cestovného ruchu, vzhľadom na absentujúce strategické ciele v oblasti cestovného ruchu. Tým pádom nie je možné využívať synergické efekty vyplývajúce zo spolupráce viacerých aktérov z rôznych segmentov cestovného ruchu, pretože jednotlivé aktivity, opatrenia a atrakcie nie sú previazané.

³³⁷ vlastné prepočty podľa údajov BTB.

Pre diskusiu o podpore cestovného ruchu je potrebné štrukturovať cestovný ruch minimálne v kategóriách:

- Travel (neorganizovaný cestovný ruch / vrátane „krátkodobých batôžkárov“),
- Tourism (organizovaný cestovný ruch/ klienti cestovných kancelárií, školské skupiny a skupiny organizované inštitúciami z neziskového sektoru),
- MICE³³⁸ (B2B služby, konferencie, pracovné mítingy, výstavy).

Pre definovanie správnych podporných nástrojov pre správny typ cestovného ruchu je dôležité zaoberať sa podrobnejším segmentovaním trhu. Segmentácia trhu je dôležitá aj pre správne nastavenie aktivít BTB, tak aby podporovalo subjekty cestovného ruchu, ale nevytváralo svojou činnosťou konkurenciu členom BTB. Efektívna segmentácia však nie je možná bez primárneho výskumu (východisko 3), na základe ktorého by mesto definovalo, akých návštevníkov chce pritiahnúť, v akom množstve, či ako a ktorým smerom chce rozvíjať služby, súvisiace s turizmom v dlhodobom horizonte. Definícia jednotlivých typov návštevníkov je potrebná pre následné ciele marketingových aktivít propagácie a komunikácie na žiadané typy návštevníkov Bratislavy, pre potenciálnu zmenu ciele a skladby turistických balíčkov.

Cestovný ruch v hlavnom meste SR je veľmi úzko previazaný s cestovným ruchom celej SR, vzhľadom na to, že Bratislava je vstupnou bránou do SR, avšak koordinácia riadenia cestovného ruchu na národnej úrovni s lokálnou je minimálna, čo súvisí aj s absenciou národnej marketingovej agentúry až do roka 2021 kompetenciami systému štátnych a národných inštitúcií v oblasti cestovného ruchu.

Východisko 2: Mesto nemá víziu rozvoja CR, z ktorej by vyplývala identita a brand Bratislavy

Existujúci generel cestovného ruchu pochádza z roku 2009, čo znamená, že je pre súčasnosť značne zastaralý.³³⁹ Cestovný ruch odvtedy prešiel viacerými výraznými zmenami. BTB má v súčasnosti

³³⁸ MICE je skratka z anglického Meetings, incentives, conferencing, exhibitions

³³⁹ PLENCNEROVÁ, J., et al. *Územný generel cestovného ruchu hlavného mesta SR Bratislavy*. 2009.

vypracovanú marketingovú stratégiu – Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava 2018 – 2022, ktorá sa orientuje na technickú stránku mestského marketingu, ale chýba jej základná definícia a rámec, t. j. definícia produktu (vízia identity a brandu mesta) a stratégia ako ho vytvoriť. Bratislave momentálne chýba definícia príbehu, ktorý by vyjadroval jej identitu a hodnoty, a definoval aj stratégiu a postoj voči návštevníkom mesta.

Pre Bratislavu bolo v minulosti vytvorených viacero marketingových identít (cielené či spontánne) – Little Big City, Pártyslava, či „reklamné koncepty odvodené od Bratislavy ako korunovačného mesta až po snahu zaujať tým, akí významní ľudia navštívili Bratislavu (A. Einstein, Pápež Ján Pavol II. či Mária Terézia)“.³⁴⁰

Ani jedna z nich však neprerástla do širšieho, efektívneho a všeobecne akceptovaného brandu, ktorý by bol súčasťou vízie rozvoja mesta. Momentálne je chýbajúci marketingový leitmotív na stránke BTB nahradený titulom „72-hour city“, ktorý odkazuje na potrebu motivovať návštevníkov, aby prežili v Bratislave viac než jeden deň, keďže až 47% návštevníkov v súčasnosti navštívi mesto bez nocľahu.³⁴¹

Chýbajúca identita mesta ako dôsledok narušenia kontinuity historického vývoja obyvateľstva Bratislavy a zmeny postavenia mesta Bratislavy v nových štátnych útvaroch, viedla k historizujúcim prístupom k identite mesta, ktoré však už nezodpovedajú jeho súčasným realitám. Výsledkom sú málo autentické marketingové koncepty v cestovnom ruchu, s ktorými sa obyvateľstvo mesta nestotožňuje a ktoré nedisponujú dostatočným potenciálom pre originálny marketing cestovného ruchu.

Dôležitým faktorom destinačného marketingu je manažovanie autentickej identity mesta, ktorá je všeobecne prijatá všetkými aktérmi, ktorých sa cestovný ruch týka a teda aj miestnymi obyvateľmi. V ideálnom prípade je identita natoľko atraktívna, že sa šíri organicky v online svete, napr. prostredníctvom sociálnych sietí. medzi návštevníkmi mesta.³⁴² V súčasnosti „aktérom cestovného ruchu chýba

³⁴⁰ MARKBBDO. *Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava s orientáciou na blízke a zdrojové trhy, s časovým horizontom na roky 2018 - 2022*. 2017.

³⁴¹ MARKBBDO. *Analýza socio-ekonomických účinkov cestovného ruchu v Bratislave*. 2020.

³⁴² MARKBBDO. *Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava s orientáciou na blízke a zdrojové trhy, s časovým horizontom na roky 2018 - 2022*. 2017. p. 24-25.

jasné pozicionovanie Bratislavy ako turistickej destinácie, nosná línia a s ňou spojená stratégia, o ktorú by sa subjekty cestovného ruchu v Bratislave mohli oprieť.“³⁴³

Východisko 3: Chýbajú dáta a analýzy

Mesto dlhodobo nedisponuje dostatočnými periodickými dátami, ktoré by mu umožňovali vyhodnotiť komplexný stav cestovného ruchu a jeho momentálnu, či potenciálnu ekonomickú a spoločenskú hodnotu. Existujúce dáta Slovenského štatistického úradu nereflektujú prierezový charakter CR v zmysle jeho prínosu pre rôzne oblasti života mesta.

Priame dáta je nevyhnutné získať formou primárneho výskumu so špecifikáciou štruktúry spotreby návštevníkov mesta a segmentácie návštevníkov. Na druhej strane existujú medzinárodne uznávané metriky a dátové zdroje, ktoré poskytujú veľkú výpovednú hodnotu o ekonomickom vplyve odvetvia na ekonomiku. Ide hlavne o ekonomické vyhodnotenie pridanej hodnoty jednotlivých služieb CR a vyjadrenie multiplikačných efektov CR (hlavne multiplikátor príjmový, zamestnanosti, investičný).

Podľa najnovších prepočtov hodnota multiplikátora produkcie CR v SR je mediánová hodnota multiplikátora 1,6, pričom „každé euro priamej pridanej hodnoty generuje ďalších 55 centov nepriamej pridanej hodnoty“.³⁴⁴ V krajinách s vyspelým turistickým priemyslom je hodnota multiplikátora minimálne v dvojnásobnej výške.

Ekonomický význam zahraničného príjazdového cestovného ruchu v Bratislave zdôrazňuje aj skutočnosť, že spotreba zahraničného návštevníka (nerezidenta) sa viac orientuje na produkciu s vyššou domácou pridanou hodnotou. Zahraniční návštevníci vo vyššom rozsahu spotrebúvajú služby, ktoré sú tvorené priamo v danej destinácii (lokality). Do akej miery zahraniční aj domáci turisti budú využívať domáce vstupy závisí aj od producentov služieb v Bratislave. Okrem priamych ekonomických dát chýbajú aj kvalitatívne, či sekundárne

343 MARKBBDO. *Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava s orientáciou na blízke a zdrojové trhy, s časovým horizontom na roky 2018 - 2022*. 2017. p. 21.

344 PREŤO, A., 2021. Potrebujeme (prilákať) zahraničných turistov? Vplyv zahraničných turistov na ekonomiku SR, Komentár 2020/1, Inštitút dopravnej politiky Ministerstvo dopravy a výstavby SR, 2021, p. 4/9

kompozitné dáta z ostatných politík, ktoré by umožnili podrobnejšiu analýzu prínosu cestovného ruchu pre mesto.

Dôsledkom chýbajúcich dát je nemožnosť uplatňovať metodiku hodnotenia *value-for-money* pri diskusii o potenciálnych investíciách, pretože nevieme vyčíslit finančný prínos, spojený s investíciami do cestovného ruchu. (t.j. koľko € vygeneruje preinvestované 1 €) v podmienkach Bratislavy.

Chýbajúca stratégia rozvoja cestovného ruchu ako súčasť celkovej vízie mesta spôsobuje, že aj existujúce dáta nedokáže mesto spracovať a vyhodnocovať. Ak napr. vieme že v roku 2019 prišlo do Bratislavy 7,1 mil. voľnočasových návštevníkov,³⁴⁵ prakticky neexistuje rámec, na základe ktorého by sme dokázali vyhodnotiť, či je to veľa alebo málo, či by sa malo mesto snažiť prilákať viac návštevníkov, prípadne akých návštevníkov, či je existujúca ponuka služieb dostatočná, alebo v akých segmentoch je ju potrebné dopĺňať.

Východisko 4: Cestovný ruch nie je vnímaný ako prierezová téma

Cestovný ruch nebol doteraz vnímaný ako prierezová politika. Prierezovosť si „vyžaduje široko koncipované, prierezové stratégie, ktoré sa týkajú prakticky všetkých rozvojových politík konkrétnej destinácie – od oblasti práce, voľného času, životného štýlu, spotreby a kultúry, cez oblasť mobility a socio-kultúrnych vplyvov až po interpersonálne vzťahy, prevládajúce vzorce správania či miestne zvyky a tradície.“³⁴⁶

Pohľad na udržateľný rozvoj cestovného ruchu je v princípe prierezový, pretože sa vzťahuje „k environmentálnym, ekonomickým a socio-kultúrnym aspektom rozvoja CR.“³⁴⁷ Udržateľný rozvoj cestovného ruchu prihliada ako na potreby návštevníkov mesta tak aj na jeho obyvateľov.

V súčasnosti je téma cestovného ruchu najviac prepojená s kultúrou a kultúrnou ponukou mesta. Avšak potenciál pre udržateľný cestovný ruch má priestor aj v oblastiach ako je mobilita, životné prostredie,

345 MARKBBDO. *Analýza socio-ekonomických účinkov cestovného ruchu v Bratislave*. 2020. p. 3.

346 MARKBBDO. *Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava s orientáciou na blízke a zdrojové trhy, s časovým horizontom na roky 2018 - 2022*. 2017. p. 14.

347 UNWTO (Svetová organizácia cestovného ruchu).2014

kultúra, či tvorba verejných priestorov. Investície nie sú výhradne využívané len účastníkmi cestovného ruchu, často sú súčasťou života mesta a využívajú ich aj obyvatelia Bratislavy.

Slabé vnímanie hodnoty cestovného ruchu v meste Bratislavy a komplikované rozdelenie kompetencií v systéme manažmentu mesta vedie k nedostatočným investíciám vo verejnom priestore vo vzťahu k cestovnému ruchu.

Nevnímanie hodnoty cestovného ruchu v meste Bratislavy, resp. vnímanie iba nákladovej stránky ďalej vedie k nedostatočným investíciám vo verejnom priestranstve vo vzťahu k návštevníkom mesta. Ako príklady sú uvedené nevyhovujúci stav verejného priestranstva pri vstupných bodoch do mesta (Hlavná stanica, letisko) alebo v miestach koncentrácie návštevníkov (napríklad nábrežie Dunaja, kde vystupujú turisti zo zájazdových autobusov). Ďalší nedostatok vo verejnom priestranstve je absencia smerových ukazovateľov vedúcich k turistickým atraktivitám alebo nedostatočná úroveň čistoty verejných priestranstiev v turisticky exponovaných lokalitách.

Príloha

TABULKA 17 Zoznam mestských obchodných spoločností, príspevkových, rozpočtových organizácií a neziskových organizácií, vlastné spracovanie 2022

	Názov organizácie	Typ organizácie
1	Bratislavská integrovaná doprava	Obchodná spoločnosť
2	Bratislavská vodárenská spoločnosť	Obchodná spoločnosť
3	Dopravný podnik Bratislava	Obchodná spoločnosť
4	Halbart	Obchodná spoločnosť
5	Bratislavská spoločnosť pre správu majetku, s.r.o. (dodávna známa ako KSP, s.r.o.)	Obchodná spoločnosť
6	Mestský parkovací systém spol. s.r.o.	Obchodná spoločnosť
7	METRO Bratislava, a.s.	Obchodná spoločnosť
8	Odvoz a likvidácia odpadu a.s.	Obchodná spoločnosť
9	Bratislavské kultúrne a informačné stredisko	Príspevková organizácia
10	Metropolitný inštitút Bratislavy (MIB)	Príspevková organizácia
11	Galéria mesta Bratislavy	Príspevková organizácia
12	Generálny investor Bratislavy (GIB, plánuje sa v dohľadnom čase zrušenie organizácie)	Príspevková organizácia
13	MARIANUM – Pohrebníctvo mesta Bratislavy	Príspevková organizácia
14	Mestská knižnica	Príspevková organizácia
15	Mestské lesy v Bratislave	Príspevková organizácia
16	Mestský ústav na ochranu pamiatok	Príspevková organizácia
17	Múzeum mesta Bratislavy	Príspevková organizácia
18	Správa telovýchovných a rekreačných zariadení hlavného mesta SR Bratislava (STaRZ)	Príspevková organizácia
19	Zoologická záhrada	Príspevková organizácia
20	Komunálny podnik Bratislavy (od 1.5.2022)	Príspevková organizácia
21	Centrum voľného času, Gessayova 6	Rozpočtová organizácia

22	Centrum voľného času, Hlinícka 3	Rozpočtová organizácia
23	Centrum voľného času, Kulíškova 6	Rozpočtová organizácia
24	Centrum voľného času, Pekníkova 2	Rozpočtová organizácia
25	Centrum voľného času, Štefánikova 35	Rozpočtová organizácia
26	Základná umelecká škola Eugena Suchoňa	Rozpočtová organizácia
27	Základná umelecká škola Františka Oswalda	Rozpočtová organizácia
28	Základná umelecká škola Jána Albrechta	Rozpočtová organizácia
29	Základná umelecká škola Jozefa Kresánka	Rozpočtová organizácia
30	Základná umelecká škola Júliusa Kowalského	Rozpočtová organizácia
31	Základná umelecká škola Ľudovíta Rajtera	Rozpočtová organizácia
32	Základná umelecká škola Miloša Ruppeldta, Panenská 11	Rozpočtová organizácia
33	Základná umelecká škola, Exnárová 6	Rozpočtová organizácia
34	Základná umelecká škola, Hálkova 54	Rozpočtová organizácia
35	Základná umelecká škola, Istrijská 22	Rozpočtová organizácia
36	Základná umelecká škola, Radlinského 53	Rozpočtová organizácia
37	Základná umelecká škola, Vrbenského 1	Rozpočtová organizácia
38	RETEST	Rozpočtová organizácia – Zariadenie sociálnoprávnej ochrany detí a sociálnej kurately
39	Bratislavská organizácia bývania, nezisková organizácia	Nezisková organizácia
40	Bratislavská organizácia cestovného ruchu – Bratislava Tourist Board	Nezisková organizácia

Zdroj dát: vlastné spracovanie 2022

Použité zdroje

ADAM, I., SANCHEZ, H. A., FAZEKAS, M. *Global Public Procurement Open Competition Index* [PDF]. Budapest: Government Transparency Institute, 2021. Dostupné na: http://www.govtransparency.eu/wp-content/uploads/2021/09/Adam-et-al_Evidence-paper_procurement-competition_210902_formatted_2.pdf

AMBROZOVÁ, M. *Ďalší športovec investuje doma. Futbalový reprezentant chce na okraji Petržalky tréningovú halu*. In Startitup [online]. Február, 2019 [cit. 2022-05-02]. Dostupné na: <https://www.startitup.sk/dalsi-sportovec-investuje-doma-futbalovy-reprezentant-chce-na-okraji-petrzalky-treningovu-halu/>

ANDRÁŠOVÁ, S., DONAUER, E., HEŽELY, M., ZÁHUMENSKÝ, V. *Záverečná správa o vyhodnotení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020*. 2020. Dostupné na: <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/mestske-zastupitelstvo-hlavneho-mesta-sr-bratislavy-zasadnutie-26112020/bod-28/>

ANGEL, S., LAMSON-HALL, P., BLANGO, G. Z. *Anatomy of density: measurable factors that constitute urban density*. In *Buildings and Cities* [PDF]. 2021, roč. 2, vol. 1. p. 264-282. DOI: <http://doi.org/10.5334/bc.91>

ANTAL, M. *Plán reforiem v Mestskej polícii hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2021 – 2026* [PDF]. 2021. Dostupné na: <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/58209.pdf>

ARNABOLDI, M., AZZONE, G., AVOLDELLI, A. *Managing public sector project: the case of the Italian Treasury Ministry*. In *International Journal of Project management* [PDF]. 2004, vol. 22, issue 3, p. 213–223. DOI:10.1016/S0263-7863(03)00067-X.

ARRAZOLA, V. *Barcelona alega que su zona 30 reduce accidentes*. In ABC Cataluna [online]. 2011. Dostupné na: https://www.abc.es/espana/catalunya/abci-barcelona-presume-zona-dias-201102020000_noticia.html.

AUGUR Consulting. *Vypracovanie analytickej časti komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislava: Záverečná správa* [PDF]. 2022. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Analytick%C3%A1%20%C4%8Das%C5%A5%20KPSS%202030.pdf>

BACHINGER, E. *Life Expectancy and Mortality in Vienna and Austria – An International Comparison* [PDF]. Viedeň: City of Vienna. 2003. Dostupné na: <https://www.wien.gv.at/gesundheit/einrichtungen/planung/pdf/life-expectancy-mortality-vienna-austria.pdf>

BLEHA, B., ŠPROCHA, B., VAŇO, B. *Štúdiá demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050* [PDF]. Bratislava: Infostat – Výskumné demografické centrum. 2017. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Str%C3%A1nky/Chcem%20vediet/%C5%A0t%C3%BAdia%20demografick%C3%A9ho%20potencial%C3%A1lu%20Bratislavy.PDF>

Bratislava. *Výkonnostné audity a revízie výdavkov* [online]. Dostupné na: <https://bratislava.sk/sk/vykonnostne-audity-a-revizie-vydavkov>

Bratislavský kraj. *Kampus športu a zdravia v Petržalke sa opäť posunul o krok vpred* [online]. 2022 [cit. 2022-05-02]. Dostupné na: <https://bratislavskykraj.sk/kampus-sportu-a-zdravia-v-petrzalka-sa-opat-posunul-o-krok-vpred>

Bratislavský samosprávny kraj. *Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030)* [online]. 2021. Dostupné na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/program-hospodarskeho-rozvoja-socialneho-rozvoja-bratislavskeho-samosp>

BRICHTOVÁ, L., FILIPOVÁ, M., KVOČKA, L. *Financovanie neverejných poskytovateľov sociálnych služieb prostredníctvom finančného príspevku na prevádzku zo strany obcí* [PDF]. 2021. Dostupné na: <http://www.socioforum.sk/attachments/article/314/SF%20FPP%20obce%20final.pdf>

BUČEK, J., et al. *Vymedzenie miest a mestských regiónov na Slovensku, vrátane zhodnotenia funkčných typov sídiel, na báze hustoty obyvateľstva, s použitím rastrovej technológie* [PDF]. Bratislava: Univerzita Komenského, Prírodovedecká fakulta, Katedra humánnej geografie a demografie. 2014. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/mestsky-rozvoj-6/mestsky-rozvoj/studie/vymedzenie-miest-a-mestskych-regionov-na-slovensku-vratane-zhodnotenia-funkcných-typov-sidiel-na-baze-hustoty-obyvatelstva-s-pouzitim-rastrovej-technologie-pdf-5-2-mb>

CACH, T. *Co přinese Zona 30 v Praze 7*. 2012.

CALQUIN, YERKO, TIRACHINI, A. *Comparison of the Person Flow on Cycle Tracks vs Lanes for Motorized Vehicles*. In Findings. 2020. DOI: <https://doi.org/10.32866/001c.12874>

CELIS-MORALES, A. C., et al. *Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study*. In BMJ. 2017. DOI: <https://doi.org/10.1136/bmj.j1456>

Centre for Public Impact. *Cycle infrastructure in Copenhagen* [online]. 2016. Dostupné na: <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/cycle-infrastructure-copenhagen>.

Centrum dopravného výzkumu, v. v. i. *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy* [PDF]. 2015. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/UGD.pdf>

Centrum dopravného výzkumu. *Plošné zklidňování dopravy, zóny 30* [online]. 2011. Dostupné na: <https://www.czrso.cz/clanek/plosne-zklidnovani-dopravy-zony-30/?id=1540>

Co bude, Brno? [online]. Dostupné na: <https://cobude.brno.cz/vyznamne-projekty/>

Cycle infrastructure in Copenhagen. 2016. Dostupné na: <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/cycle-infrastructure-copenhagen>.

Cycling Embassy of Great Britain. *Capacity* [online]. 2016. Dostupné na: <https://www.cycling-embassy.org.uk/dictionary/capacity#:~:text=A%203.5m%20motor%20traffic,many%20%2D%2014%2C000%20people%20per%20hour>

ČABALOVÁ, M., et al. *PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství. 2013. ISBN 978-80-904918-6-1.

ČERNĚNKO T., KUBALA J. *Výzva pre slovenské metropoly: analýza alternatívnych usporiadaní výkonu správy Bratislavy a Košíc* [PDF]. Bratislava: Ministerstvo financií SR. 2019. Dostupné na: <https://sekarl.euba.sk/arl-eu/sk/csg/?repo=eurepo&key=27035469980>

ČURLÍK, J., KOLESÁR, M. *Anorganická sekvestrácia uhlíka v autigénnych karbonátoch a ich distribúcia v pôdach na spráši: mikromorfologické aspekty*. In *Acta geologica slovacica* [PDF]. 2014, roč. 6, vol. 2. p. 191-202. Dostupné na: http://geopaleo.fns.uniba.sk/ageos/archive/2014_02/curlik_kolesar_2014.pdf

DAKSKOBLER, L. *From no recycling to zero waste: how Ljubljana rethought its rubbish*. In *The Guardian* [online]. Máj, 2019 [cit. 2022-05-02]. Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/23/zero-recycling-to-zero-waste-how-ljubljana-rethought-its-rubbish#:~:text=The%20Slovenian%20capital%20now%20produces,%2C%20Italy%2C%20at%2059kg>

DERNER, M., HRDÝ, V., HUDCOVÁ, D., HVOŽDARA, P., JANOTA, M., KASTEL, R., KOVARIK, A., KOVÁČ, V., MIŠÍK, M., SOMORA, A., ŠKRINÁR, A., TYUKOSOVÁ, V. *Bratislavský Dunajský park: Urbanisticko krajinárska štúdia* [PDF]. 2021. Dostupné na: <https://drive.google.com/file/d/1HBV2HC7N5BBK1jIDDIbidq7TzE7P0pMg/view?usp=sharing>

DOHOVOR PRIMÁTOROV A STAROSTOV O KLÍME A ENERGETIKE – EURÓPA [online]. Dostupné na: <https://www.dohovorprimatorovastarostov.eu/>

ĐURČEK, P., RICHTER, M. *Vývoj vybraných demografických ukazovateľov v kontexte fenoménu "urban shrinkage" v urbánom priestore SR*. In *Geographia Cassoviensis VIII* [PDF]. 2014. Dostupné na: [http://www.humannageografia.sk/clanky/Durcek_Richter_tlac1\[1\].pdf](http://www.humannageografia.sk/clanky/Durcek_Richter_tlac1[1].pdf)

Dutch Cycling Embassy. *Best Practices Dutch Cycling* [PDF]. Utrecht: Dutch Cycling Embassy. 2021. Dostupné na: <https://www.dutchcycling.nl/download-s/0113-DCE-Book-96-dpi.pdf>

DZUROVČINOVÁ, P. POSYPANKOVÁ, A. *Koncepcia mestských inovácií* [PDF]. Bratislava: Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy. 2021. Dostupné na: <https://inovacie.bratislava.sk/wp-content/uploads/2021/07/Koncepcia-mestsky%CC%81ch-ino-va%CC%81cii%CC%81-IN.pdf>

EBERHARD, J. P. *Brain landscape the coexistence of neuroscience and architecture*. Oxford: Oxford University Press. 2008.

Ekonomický ústav SAV. *Daneš Brzica – Mestá ako komplexné entity a globálni aktéri: dynamika ich rozvoja a faktory zmien* [online]. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=FZmuOye0jwo>

Euroakustik. *Akčné plány ochrany pred hlukom Bratislavskej aglomerácie pre stav v r. 2016* [online]. Dostupné na: http://www.hlukovamapa.sk/zhrnutie_ba_2016.html

EUROCITIES [online]. Dostupné na: <https://eurocities.eu/about-us/>

European Commission. Eurobarometer. *Sport and physical activity* [online]. 2018. Dostupné na: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2164>

European Commission. *Public Procurement* [online]. Dostupné na: https://single-market-scoreboard.ec.europa.eu/policy_areas/public-procurement_en

Európska komisia. *Odporúčanie Rady* [PDF]. 2019. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019DC0525&from=EN>

FELCMAN, J. *Kompaktní město a volná krajina* [PDF]. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav prostorového plánování. 2018. Dostupné na: https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/81883/F5-D-2018-Felcman-Jindrich-Felcman_DP_09_2018_FINAL.pdf?sequence=-1&isAllowed=y

FINKA, M. *Inšpirácia z právneho prostredia manažmentu územného rozvoja európskych štátov*. In *UzemnePlany.sk* [online]. 2010. <https://www.uzemneplany.sk/sutaz/inspiracia-z-pravneho-prostredia-manazmentu-uzemneho-rozvoja-europ-skych-statov>

FREY, S. B., GULLO, A. *Does Sports Make People Happier, or Do Happy People More Sports?* In *Journal of Sports Economics* [PDF]. 2021, roč. 22, vol. 4, p. 432-458. Dostupné na: <https://doi.org/10.1177/1527002520985667>.

GAETE, M. C. *Providencia crea Zonas 30 para tener calles más seguras y complementar red de ciclovías*. In: *Plataforma Urbana* [online]. 2014. Dostupné na: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/11/27/providencia-crea-zonas-30-para-tener-calles-mas-seguras-y-complementar-red-de-ciclovias/>

GARAJ, M. *Ako naozaj funguje EKS*. In *ÚVO revue* [PDF]. 2018, vol. 1, p. 15-45. ISSN 2453-9368.

GARRARD, J., RISSEL, C., BAUMAN, A. *Health Benefits of Cycling*. In **PUCHER, J., BUEHLER, R.** (ed.) *City Cycling*. 2012. ISBN: 9780262517812.

GEHL, J. *Cities for People*. Washington: Island Press. 2010.

GEHL, J., GEMOZE, L. *Nové mestské prostory*. Šlapanice: ERA group. 2002.

GEHL, J., SVARRE, B. *How to study public life*. Washington: Island Press. 2013.

GRANT, G. *Greater London Authority. Urban Greening Factor for London* [PDF]. London: The Ecology Consultancy. 2017. Dostupné na: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/urban_greening_factor_for_london_final_report.pdf

GREEN, B. *The Smart Enough City*. Cambridge: MIT Press. 2019.

GUPTA, S. *Competition and collusion in a government procurement auction market*. In *Atlantic Economic Journal* [PDF]. 2002, vol. 30, p. 13-25. Dostupné na: <https://doi.org/10.1007/BF02299143>

HAGARA, E., KIŠŠ, Š., ÓDOR, L. *Rozpočet 2.0: Ako posunúť Slovensko do prvej lígy vo verejných financiách* [PDF]. 2019. Dostupné na: https://www.nbs.sk/_img/Documents/_Publikacie/rozpocet20/Rozpocet_20_Seminar_FV.pdf

HALL, R., DRÁL, P., FRIDRICHOVÁ, P., HAPALOVÁ, M., LUKÁČ, S. MIŠKOLCI, J., VANCÍKOVÁ, K. *Analýza zistení o stave školstva na Slovensku: To dá rozum* [PDF]. Bratislava: MESA10. 2019. Dostupné na: <https://analyza.todarozum.sk/analyza-zisteni-o-stave-skolstva-na-slovensku.pdf>

HELBICH, J., FILIPOVÁ, M., DUBECOVÁ, A., ŠTÁLNIK, M. *Komunitný plán sociálnych služieb hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na roky 2020 – 2021* [PDF]. 2018. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/KPSS%202020-2021.pdf>

Hlavné mesto SR Bratislava. *Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010-2020* [online]. 2010. Dostupné na: <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/32066.pdf>

Hlavné mesto SR Bratislava. Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení doplnkov 01, 02, 03, 05, 06 – textová časť – zmeny a doplnky 07 [online]. 2021. Dostupné na: https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Str%C3%A1nky/ZaD_07_textova_cast.pdf

Hlavní město Praha. *Plán rozvoje sportu a sportovních zařízení v hl. m. Praze 2021-2032* [PDF]. 2020. Dostupné na: <https://prahasportovni.eu/wp-content/uploads/2021/12/Pl%C3%A1n-rozvoje-sportu-a-sportovnC3%ADchza%C5%99%C3%ADzen%C3%AD-v-hl.-m.-Praze-2021-2032.pdf>

HRDINA, V. *Zmeny v osídlení/územný rozvoj na Slovensku po roku 1989*. In *Urbanismus a územní rozvoj* [PDF]. 2010, roč. 13, vol. 5. p. 148-156. Dostupné na: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/16_zmeny.pdf

HRDINA, V., LACHOVÁ, T., POLONSKÝ, F., BALÁŽI, A. *Stratégia územného rozvoja Slovenska – Aktuálne zmeny v oblasti územného rozvoja* [PDF]. 2019. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/dokumenty/aktualne-zmeny-v-oblasti-uzemneho-rozvoja-slovenskej-republiky>

HUDEČEK, T., DLOUHÝ, M., HNILIČKA, P., LEŇO CUTÁKOVÁ, L., LEŇO, M. *Hustota a ekonomika měst* [PDF]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. 2018. Dostupné na: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/grant_hustota_a_ekonomika_mest.pdf

CHAMBERS, J., ELFRINK, W. *The Future of Cities*. In *Foreign Affairs* [online]. Október, 2014. Dostupné na: <https://www.foreignaffairs.com/articles/2014-10-31/future-cities>

I AM AMSTERDAM. Stockholm is 'Europe's best city for commuters' [online]. 2018. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/best-city-for-commuters/>

I AM AMSTERDAM. Amsterdam's cycling history [online]. 2022. Dostupné na: <https://www.iamsterdam.com/en/plan-your-trip/getting-around/cycling/amsterdam-cycling-history>

Informal meeting of Ministers responsible for spatial planning, territorial development and/or territorial cohesion. Territorial Agenda 2030 – A future for all places

[PDF]. 2020. Dostupné na: https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/TA2030_jun2021_en.pdf

IPCC. *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part B: Regional Aspects* [PDF]. Cambridge, UK and New York, NY: IPCC. 2014. Dostupné na: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WGIIAR5-PartB_FINAL.pdf

JACKSON, B., VONTOČEK, J. *Metodika inventarizácie brownfieldov v úrovni ORP*. 2010.

JACOBS, J. *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books. 1961.

JACOBSEN, L. P., RUTTER, H. *Safety*. In **PUCHER, J., BUEHLER, R.** (ed.) *City Cycling*. 2012.

JUHOLA, S. *Planning for a green city: The Green Factor tool*. In: *Urban Forestry & Urban Greening* [PDF]. 2018, vol. 34. p. 254-258. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2018.07.019>.

KALINOVÁ, G. *Rozvoj ľudských zdrojov*. In *UzemnePlany.sk* [online]. [cit. 2022-05-03]. Dostupné na: <https://www.uzemneplany.sk/zakon/rozvoj-ludskych-zdrojov>

KHOMENKO, S., CIRACH, M. et al. *Impact of road traffic noise on annoyance and preventable mortality in European cities: A health impact assessment*. In *Environment International* [PDF]. 2022, vol. 162, 107160. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.envint.2022.107160>

KOTIAN, J. *Rozpočet 2.0: Závaznosť strednodobého rozpočtu* [PDF]. Bratislava: Rada pre rozpočtovú zodpovednosť. 2019. Dostupné na: https://www.mfsr.sk/files/archiv/89/RRZ_ppt_Rozpocet_2_0_2019112_FINAL.pdf

KOVÁCS, T. *Vplyv výstavby podzemných stien na nábřeží Dunaja v Bratislave na prúdenie podzemných vôd a transport znečistenia v podzemnej vode zo širšieho priestoru bývalej rafinérie Apollo* [PDF]. In *Zborník z Medzinárodnej konferencie Znečistené územia*. Piešťany: Slovenská agentúra životného prostredia. 2019. Dostupné na: https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2019/07/Zbornik_znečistene_uzemia_2019_p%C5%99%C3%ADsp%C4%9Bvky_CENIA_21-25_a_164-165.pdf

KRAJČOVIČOVÁ, J., et al. *Štúdia kvality ovzdušia v aglomerácii Bratislava* [PDF]. Bratislava: SHMÚ. 2020. Dostupné na: https://www.shmu.sk/File/oko/studie_analyzy/Studia_BA_2020.pdf

KRÁLIK J., et. al. *Regionálny územný systém ekologickej stability okres: mesto Bratislava*. Bratislava: Slovenská agentúra životného prostredia. 1994 [akt. 2005].

KRISCH, A. *Aspern Explained: How the Discursive Institutionalisation of Infrastructure Planning Shaped North-Eastern Vienna's Urban Transformation*. In *disP – The Planning Review* [PDF]. 2020, roč. 56, vol. 2. p. 51-66. DOI: <https://doi.org/10.1080/02513625.2020.1794126>

KRUMPOLCOVÁ, M. et al. *Vytvorenie podmienok pre stanovenie zásad a pravidiel územného plánovania* [PDF]. 2013. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stano>

viska-pokyny/vytvorenie-podmienok-pre-stanovenie-zasad-a-pravidiel-uzemneho-planovania-pdf-9-84-mb

KRUUSE, A. *GRaBS Expert Paper 6, The Green Space Factor and the Green Points System* [PDF]. London: Town and Country Planning Association. 2021. Dostupné na: https://tcpa.org.uk/wp-content/uploads/2021/11/EP6_FINAL.pdf

LOW, S, SMITH, N. *The Politics of Public Space*. Abingdon: Routledge. 2006. p. 1-16.

LYNCH, K. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press. 1960.

Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Metropolitný inštitút Bratislavy. *Koncepcia mestskej bytovej politiky 2030-2030* [PDF]. 2021. Dostupné na: https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Koncepcia%20bytovej%20politiky_2021-1.pdf

Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy. *Monitorovacia správa Komunitného plánu sociálnych služieb hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2020-2022 za rok 2020* [PDF]. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Monitorovacia%20spr%C3%A1va%20Komunitn%C3%A9ho%20pl%C3%A1nu%20soci%C3%A1lnych%20slu%C5%BEie%20HMSR%20BA%20na%20roky%202020-2021%20za%20rok%202020.pdf>

MAKOVNÍKOVÁ, J., PÁLKA, B., ŠIRÁŇ M. *Kvantifikácia ekosystémových služieb poľnohospodárskych pôd Slovenska*. In *Vedecké práce Výskumného ústavu pôdoznanectva a ochrany pôd* [online]. Bratislava: Národné poľnohospodárske a potravinárske centrum – Výskumný ústav pôdoznanectva a ochrany pôdy. 2020. p. 47-61. ISBN 978-80-8163-041-5.

MALEŠ, I., LORENCOVÁ, D. BEDNÁRIKOVÁ, K. *Analýza odpadového hospodárstva v ôsmich najväčších mestách Slovenska* [PDF]. Bratislava: Inštitút cirkulárnej ekonomiky. 2020. Dostupné na: <https://www.inci.sk/wp-content/uploads/2020/11/analiza-odpad-hosp-2020-final.pdf>

MALM, C., JAKOBSSON, J., ISAKSSON, A. *Physical Activity and Sports—Real Health Benefits: A Review with Insight into the Public Health of Sweden*. In *Sports* [online]. 2019, roč. 7, vol. 5. DOI:10.3390/sports7050127

Mapová aplikácia brownfieldy v Bratislave [online]. Dostupné na: <https://geportal.bratislava.sk/pfa/apps/webappviewer/index>.

MARCINOV, M., CSEFALVAYOVÁ, P., HUDEKOVÁ, Z. et al. *Životné prostredie – Čisté, zelené a udržateľné mesto*. In *Plán Bratislava* [online]. 2018. Dostupné na: <https://www.planbratislava.sk/zivotneprostredie>

MARKBBDO. *Analýza socio-ekonomických účinkov cestovného ruchu v Bratislave* [PDF]. 2020. Dostupné na: <https://btb.visitbratislava.com/wp-content/uploads/2020/10/Mark-BBDO.pdf>

MARKBBDO. *Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava s orientáciou na blízke a zdrojové trhy, s časovým horizontom na roky 2018 – 2022* [PDF]. 2017. Dostupné na: https://www.visitbratislava.com/wp-content/uploads/2018/04/BTB_Marketingova-a-komunikacna-strategia-destinacie-Bratislava-2018-2022.pdf

MCGLYNN, M., et al. *GREEN AREA RATIO GUIDEBOOK* [PDF]. Washington DC: Department of Energy and Environment. 2017. Dostupné na: https://doee.dc.gov/sites/default/files/dc/sites/ddoe/service_content/attachments/GARGuidebook_FINAL_November2017_0.pdf

MCKIBBIN, D. *Speed limit compliance and enforcement*. 2014. Dostupné na: <http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/reg-dev/1415.pdf>

MEDERLY, P., ČERNECKÝ, J. a kol. *Katalóg ekosystémových služieb Slovenska*. Banská Bystrica: ŠOP SR, UKF v Nitre, ÚKE SAV, 2019. ISBN: 978-80-8184-067-8.

MEDIAN SK pre HMBA. *Reprezentatívny prieskum o technológiách a komunikácií s mestskými inštitúciami*. 2020.

MERGEL I., KATTEL R., LEMBER V., MCBRIDE K. *Citizen-oriented digital transformation in the public sector*. In *Proceedings of the 19th Annual International Conference on Digital Government Research: Governance in the Data Age* [PDF]. 2018. Dostupné na: <https://dl.acm.org/doi/10.1145/3209281.3209294>

Mestské lesy v Bratislave. *City Nature* [online]. Dostupné na: http://www.lesy.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=451035&id=4746

Metropolitný inštitút Bratislavy. *3 roky od založenia* [PDF]. 2022. Dostupné na: <https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/MIB-3-roky-sprava-2022-final.pdf>

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom? Manuál participatívneho plánovania a socio-priestorového mapovania v Bratislave* [PDF]. 2021. Dostupné na: https://mib.sk/wp-content/uploads/2021/11/MANUAL_VERZIA_FINAL.pdf

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Manifest verejných priestorov*. 2020. ISBN 978-80-973834-0-4.

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Manuál verejných priestorov – Princípy a štandardy verejného osvetlenia* [PDF]. 2021. Dostupné na: https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/MIB_Principy-a-standardy-verejneho-osvetlenia-v1_01.pdf

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Manuál verejných priestorov – Princípy a štandardy zastávok MHD* [PDF]. 2021. Dostupné na: https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/MIB_Principy-a-standardy-zastavok-MHD-v1_01.pdf

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Manuál verejných priestorov* [online]. [cit. 2022-05-02]. Dostupné na: <https://mib.sk/manual-verejnych-priestorov/>

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Princípy a štandardy starostlivosti o zeleň* [PDF]. 2021b. Dostupné na: https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/MIB_Principy-a-standardy-starostlivosti-o-zelen-v1.01.pdf

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Princípy a štandardy zelene v meste* [PDF]. 2021a. Dostupné na: https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/MIB_Principy-a-standardy-zelene-v-meste-v1_01.pdf

Metropolitný inštitút Bratislavy. *Územnotechnická štúdia lokality Kopčianska* [PDF]. 2022.

Metropolitný inštitút. *Urbanistická štúdia brownfieldy na území mesta Bratislavy* [PDF]. 2019. Dostupné na: <https://mib.sk/wp-content/uploads/2020/07/Textova-cast-urbanistickej-studie-Brownfieldy-na-uz.-hl.-mesta-Bratislavy.pdf>

Ministerská deklarácia o udržateľnom bývaní a mestskom rozvoji. *Príloha: Trendy a modely bývania a mestského rozvoja v regióne EHK* [online]. Dostupné na: https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy?p_p_id=processDetail_WAR_portletset&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&processDetail_WAR_portletset_fileCooaddr=COO.2145.1000.3.2572847&processDetail_WAR_portletset_file=05_pr%C3%ADloha_Deklaracia-o-udr%C5%BE-ate%C4%BEnom-b%C3%BDvan%C3%AD-a-mestskom-rozvoji.docx&processDetail_WAR_portletset_action=getFile

Ministerstvo dopravy a výstavby SR. *Koncepcia mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030* [PDF]. 2018. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/uploads/media/dc4765f0d90557fb2f4eeced9bdf13c78f58f128.pdf>

Ministerstvo dopravy a výstavby SR. *Koncepcia mestského rozvoja SR do roku 2030* [online]. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/mestsky-rozvoj-6/mestsky-rozvoj/dokumenty/koncepcia-mestskeho-rozvoja-slovenskej-republiky-do-roku-2030>

Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Dostupné na: <https://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/prirucka-cba>

Ministerstvo financií SR. *Metodika prípravy a hodnotenia projektov* [online]. 2022. Dostupné na: <https://www.mfsr.sk/files/archiv/88/Metodika-pripravy-a-hodnotenia-investicnych-projektov.pdf>

Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR. *Informatizácia* [online]. 2022. Dostupné na: <https://www.mirri.gov.sk/sekcie/informatizacia/riadenie-kvality-qa/riadenie-kvality-qa/index.html>

Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR. *Investície* [online]. 2017. Dostupné na: <https://www.mirri.gov.sk/sekcie/investicie/narodny-investicny-plan/vladne-materialy/ramec-na-hodnotenie-verejnych-investicnych-projektov-v-sr/index.html>

Ministerstvo obrany SR. *Metodika hodnotenia investícií v rezorte Ministerstva obrany Slovenskej republiky* [PDF]. 2021. Dostupné na: https://www.mosr.sk/data/files/4565_metodika-hodnotenia-investicii-v-rezorte-obrany.pdf

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR. *Národné priority rozvoja sociálnych služieb na roky 2021-2030* [PDF]. 2021. Dostupné na: <https://www.employment.gov.sk/files/slovensky/rodina-socialna-pomoc/socialne-sluzby/nprss-fin.pdf>

Ministerstvo vnútra SR. *Dočasné útočisko* [online]. 2022. Dostupné na: <https://www.minv.sk/?docasne-utocisko>

Ministerstvo životného prostredia SR. *CBA metodika* [online]. 2019. Dostupné na: <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/manualy/cba-metodika.html>

Ministerstvo životného prostredia SR. *Metodický pokyn k riadeniu kvality ovzdušia vrátane prípravy a tvorby programov na zlepšenie kvality ovzdušia verzia 2* [PDF]. 2021. Dostupné na: <https://www.minzp.sk/files/oblasti/ovzdušie/ochrana-ovzdušia/dokumenty/strategia-ochrany-ovzdušia/metodicky-pokyn-k-riadeniu-ko-verzia-2-september-2021.pdf>

Ministerstvo životného prostredia SR. *Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie SR na roky 2021 – 2027* [online]. Dostupné na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-rozvoja-verejnych-vodovodov-verejnych-kanalizacii-pre-uzemie-sr-n>

Ministerstvo životného prostredia SR. *Slovensko čelí žalobe za nedostatočnú ochranu kvality ovzdušia* [online]. Február, 2021. Dostupné na: <https://www.minzp.sk/spravy/slovensko-celi-zalobe-za-nedostatocnu-ochranu-kvality-ovzdušia.html>

Ministerstvo životného prostredia SR. *Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy* [PDF]. 2018. Dostupné na: <https://www.minzp.sk/files/odbor-politiky-zmeny-klimy/strategia-adaptacie-sr-zmenu-klimy-aktualizacia.pdf>

MORAVČÍKOVÁ, H. *Bratislava: atlas sídlisk 1950 – 1995*. Bratislava: Slovart. 2012.

Nariadenie vlády č. 668/2004 Z. z. o rozdeľovaní výnosu dane z príjmov územnej samosprávy

Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 19/2022 Z. z., ktorým sa vyhlasuje prírodná rezervácia Vydrica a jej ochranné pásmo.

National Association of City Transportation Officials. *Transit Street Design Guide* [online]. Dostupné na: <https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/introduction/why/designing-move-people/>

NIESAR, F., TREICHLER, K., REGLI, P. *Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten* [PDF]. Zürich: Fussverkehr Schweiz. 2017. Dostupné na: https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/07/FB_Begegnungsf%C3%A4lle_20170223.pdf

NIŽŇANSKÝ, V., a kol. *VRÁŤME MESTÁM PRÁVA: pokračovanie decentralizácie Slovenska*. Bratislava: Komunálne výskumné a poradenské centrum, n.o. 2020. Dostupné na: https://www.komunal.eu/images/2020/Vratme_mestam_prava_web.pdf

NOVÁČEK, O., ACHBERGER, S. *Mesto a krajina: zmenou paradigmy k uhlíkovej neutralite*. In *Eurostav*. 2022, roč. 28, vol. 1-2. p. 8-11.

OECD. *Compact City Policies: A Comparative Assessment* [online]. Paris: OECD Publishing. 2012. Dostupné na: <https://www.oecd.org/greengrowth/compact-city-policies-9789264167865-en.htm>

OECD. *Ludský kapitál: Ako ovplyvňuje váš život to, čo viete. Zhrnutie v slovenčine* [PDF]. 2007. Dostupné na: <https://www.oecd.org/insights/38435897.pdf>

OECD. *Strengthening value for money in the public procurement system of the Slovak Republic* [PDF]. 2021. Dostupné na: <https://www.oecd.org/gov/public-procurement/Strengthening-value-for-money-procurement-system-Slovak-Republic.pdf>

OECD. *Unlocking the Strategic Use of Public Procurement in Bratislava, Slovak Republic* [online]. 2021. Dostupné na: <https://www.oecd.org/publications/un->

locking-the-strategic-use-of-public-procurement-in-bratislava-slovak-republic-d616e4d9-en.htm

OGBEIWI, O. *Why written objectives need to be really SMART.* In *British Journal of Health Care Management* [PDF]. 2017. Dostupné na: <https://doi.org/10.12968/bjhc.2017.23.7.324>

OSN. *Ženevská Charta OSN o udržateľnom bývaní* [online]. Dostupné na: https://unece.org/DAM/hlm/charter/Language_versions/SLO_Geneva_UN_Charter.pdf

PALLASMAA, J. *The eyes of the skin* (3rd ed.). John Wiley & Sons. 2012.

Plán reforiem v Mestskej polícii hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2021 – 2026. Dostupné na: <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/58209.pdf>

PLENCNEROVÁ, J., et al. *Územný generel cestovného ruchu hlavného mesta SR Bratislavy* [PDF]. 2009. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Str%C3%A1nky/Chcem%20vediet/UGCR/%C3%A9zemn%C3%BD%20generel%20cestovn%C3%A9ho%20ruchu%20hlavn%C3%A9ho%20mesta%20SR%20Bratislavy%20-%20Textov%C3%A1%20%C4%8Das%C5%A5.pdf>

Podľa § 75 ods. 1 zákona o sociálnych službách a o zmene a doplnení zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

Praha sportovní [online]. Dostupné na: <https://prahasportovni.eu/>

PREŤO, A., Potrebujeme (prilákať) zahraničných turistov? Vplyv zahraničných turistov na ekonomiku SR, Komentár 2020/1, Inštitút dopravnej politiky Ministerstva dopravy a výstavby SR, 2021, https://www.mindop.sk/uploads/IDP/Turizmus_koment%C3%A1r_AP_final_na%20zverejnenie.pdf

RačaWeb.sk. *V areáli budúcej LBG arény je rušno. Začala sa už konečne výstavba?* In RačaWeb.sk [online]. Február, 2021. Dostupné na: <https://www.racaweb.sk/v-areali-buducej-lbg-areny-je-rusno-zacala-sa-uz-konecne-vystavba>

Rada pre rozpočtovú zodpovednosť. *Simtask: nasimulujte si svoju reformu v daniach, odvodoch a sociálnych dávkach.* 2021. Dostupné na: <http://simtask.rozpoctovarada.sk/results/609e7d6004002072057270>

REHAČKOVÁ, T., PAUDIŠOVÁ, E. *Vegetácia v urbánnom prostredí* [PDF]. Bratislava: Cicero s.r.o. 2006. DOI:10.13140/RG.2.1.2885.6404.

SABBAGK, K., FRIEDRICH R., EL-DARWICHE B., SINGH M., GANNEDIWALLA S. *Maximizing the Impact of Digitization* [PDF]. 2012. Dostupné na: https://www3.weforum.org/docs/GITR/2012/GITR_Chapter1.11_2012.pdf

Sekcia sociálnych vecí. Hlavné mesto SR Bratislava. *Komunitný plán sociálnych služieb hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2023 – 2030* [PDF]. 2022. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/KPSS%202030.pdf>

Sekcia životného prostredia, Oddelenie životného prostredia Magistrátu hlavného mesta SR. BRATISLAVA – MESTO BEZ ODPADOV: Stratégia nakladania

s komunálnymi odpadmi v meste Bratislava s cieľom prechodu na obehové hospodárstvo pre roky 2021 – 2026 [PDF]. 2021. Dostupné na: https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Odpadove_hospodarsto_2.pdf

Slovenská agentúra životného prostredia. *Aktualizácia prvkov regionálneho ÚSES mesta Bratislavy.* 2005.

SLUČIAKOVÁ, S. *Čo s bratislavským odpadom? Analýza nákladov a prínosov výstavby tretieho kotla v zariadení na energetické využitie odpadov OLO* [PDF]. Bratislava: Inštitút environmentálnej politiky. 2020. Dostupné na: https://www.minzp.sk/files/iep/co_s_ba_odpadom.pdf

SPAGNOLO, G. *Reputation, competition, and entry in procurement.* In: *International Journal of Industrial Organization.* 2012, roč. 30, vol. 3. p. 291-296. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2012.01.001>

Sportujeme v Brne [online]. Dostupné na: <https://sportujemevbrne.cz/>

STREBEROVÁ, E., BOGEN, M., KONRAD, I., KOZOVÁ, M., LÜCKERATH, D., PAUDIŠOVÁ, E., PECHO, J. et al. *Atlas hodnotenia zraniteľnosti a rizík nepriaznivých dopadov zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy* [PDF]. Bratislava: Útvar hlavnej architektky hlavného mesta SR Bratislavy. 2020. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Atlas%20hodnotenia%20zranite%C4%BEnosti.pdf>

SUSTRANS. *Common myths about investment in walking and cycling busted by research report* [online]. 2019. Dostupné na: <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/news/2019/november/common-myths-about-investment-in-walking-and-cycling-busted-by-research-report>

ŠEDOVIČ, M., MARKOVIČ, M. *Analýza finančných tokov hlavného mesta SR Bratislava a jej mestských častí na výkon sociálnej pomoci.* 2022. [Nepublikované].

ŠKROBÁK, J. „Niečo za niečo“ v územnom plánovaní, alebo možno podmieniť aktualizáciu územného plánu plnením vo verejnom záujme v prospech obce? [online]. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta. 2020. Dostupné na: <https://comeniusblog.flaw.uniba.sk/2020/12/31/nieco-za-nieco-v-uzemnom-planovani-alebo-mozno-podmienit-aktualizaciu-uzemneho-planu-plnenim-vo-verejnom-zaujme-v-prospech-obce/>

Štatistický úrad SR. *Demografia a sociálne štatistiky: Obyvateľstvo.* In DATAcube [online]. 2021. Dostupné na: <http://datacube.statistics.sk/>

Štatistický úrad SR. *Indexy vekového zloženia – SR, oblasti, kraje, okresy, mesto, vidiek.* In STATdat [online]. 2021. Dostupné na: [http://statdat.statistics.sk/cognosext/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=s-toreID\(%22iF41FA7A868E74315A56CF26B722E3A07%22\)&ui.name=Indexy%20vekov%C3%A9ho%20zlo%C5%BEenia%20-%20SR%2C%20oblasti%2C%20kraje%2C%20okresy%2C%20mesto%2C%20vidiek%20%5Bom7005rr%5D&run.outputFormat=&run.prompt=true&cv.header=false&ui.backURL=%2Fcognosext%2Fcps4%2Fportlets%2Fcommon%2Fclose.html](http://statdat.statistics.sk/cognosext/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=s-toreID(%22iF41FA7A868E74315A56CF26B722E3A07%22)&ui.name=Indexy%20vekov%C3%A9ho%20zlo%C5%BEenia%20-%20SR%2C%20oblasti%2C%20kraje%2C%20okresy%2C%20mesto%2C%20vidiek%20%5Bom7005rr%5D&run.outputFormat=&run.prompt=true&cv.header=false&ui.backURL=%2Fcognosext%2Fcps4%2Fportlets%2Fcommon%2Fclose.html)

Štatistický úrad SR. *Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011* [online]. Dostupné na: <http://datacube.statistics.sk/#!/folder/sk/1000398>

Štatistický úrad SR. *Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021* [online]. Bratislava: Ústredie ŠÚ SR. 2021. Dostupné na: <https://slovak.statistics.sk/PortalTraffic/fileServlet?Dokument=fdb9468d-fe3c-484e-a57c-1b8e53a05a14>

Štatút hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (v znení dodatkov č. 1 až 20) [PDF]. 2021. Dostupné na: <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/14713.pdf>

ŠUŠKA, P. *Produkcia vybudovaného prostredia v postsocialistickej Bratislave: podmienky, dynamika a územný prejav*. In *Geografický časopis* [PDF]. 2012, roč. 64, vol. 2, p. 155-179. Dostupné na: <https://www.sav.sk/journals/uploads/03101218Suska.pdf>

ŠVEDA, M. *Paneláky nalezato? Bytová výstavba a jej priestorové formy v zázemí Bratislavy*. In **ŠVEDA, M., ŠUŠKA, P.** (eds.). *Suburbanizácia: ako sa mení zázemie Bratislavy?* [PDF]. Bratislava: Geografický ústav SAV. 2019. p. 23-53. Dostupné na: http://www.geography.sav.sk/web-data/news/data/2019_suska-sveda_monografia/2019_Sveda-Suska_Suburbanizacia_dvojstranky.pdf

ŠVEDA, M., BORIS, R. *Predmestie alebo dedina? Typizácia areálov rezidenčnej suburbanizácie*. In **ŠVEDA, M., ŠUŠKA, P.** (eds.). *Suburbanizácia 2: Sondy do premien zázemia Bratislavy* [online]. Bratislava: Geografický ústav SAV. 2021. p. 85-109. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/352838914_Predmestie_alebo_dedina_Typizacia_arealov_rezidencnej_suburbanizacie

ŠVEDA, M., ŠUŠKA, P. (eds.). *Suburbanizácia: ako sa mení zázemie Bratislavy?* [PDF]. Bratislava: Geografický ústav SAV. 2019. Dostupné na: http://www.geography.sav.sk/web-data/news/data/2019_suska-sveda_monografia/2019_Sveda-Suska_Suburbanizacia_dvojstranky.pdf

ŠVEDA, M., ŠUŠKA, P. *K príčinám a dôsledkom živej suburbanizácie v zázemí Bratislavy: príklad obce Chorvátsky Grob*. In *Geografický časopis* [PDF]. Bratislava: Geografický ústav SAV, 2014, roč. 66, vol. 3, p. 225-246. Dostupné na: <https://www.sav.sk/journals/uploads/03101206Sveda,%20Suska.pdf>

ŠVEDA, M., ŠUŠKA, P. *Suburbanizácia 2: Sondy do premien zázemia Bratislavy* [online]. Bratislava: Geografický ústav SAV. 2020. Dostupné na: <http://www.geography.sav.sk/veda-a-vyskum/monografie/suburbanizacia/mono-2/>

ŠVEDA, M., VÝBOŠŤOK, J., GURŇÁK, D. *Atlas suburbanizácie Bratislavy*. Bratislava: Geografický ústav SAV. 2021.

TRANTER, P. *Effective Speed: Cycling Because It's "Faster"*. In **PUCHER, J., BUEHLER, R.** (ed.) *City Cycling*. 2012.

TREND. *Prvá etapa výstavby vodáckeho areálu v Jarovciach si vyžiada 12 miliónov eur*. In **TREND** [online]. Apríl, 2021. Dostupné na: <https://reality.trend.sk/verejny-priestor/prva-etapa-vystavby-spickoveho-vodackeho-arealu-jarovciach-vyzia-da-12-milionov-eur>

Trnava.sk. *Škola sa končí, ale školské športoviská zostávajú prístupné verejnosti* [online]. 2019. Dostupné na: <https://www.trnava.sk/sk/aktualita/skola-konci-ale-skolske-sportoviska-zostavaju-pristupne-verejnosti>

TURANCOVÁ, M., ŠUBOVÁ, M. *Urbanizmus verzus udržateľné mestá*. In ASB [online]. August, 2008. Dostupné na: <https://www.asb.sk/architektura/urbanizmus/urbanizmus-verzus-udrzatelne-mesta>

UNECE. *Geneva UN Charter on Sustainable Housing* [online]. 2015. Dostupné na: <https://unece.org/housing/charter>

Úrad pre verejné obstarávanie. *Štatistika procesu verejného obstarávania* [online]. Dostupné na: <https://www.uvo.gov.sk/informacny-servis/statistika-procesu-verejneho-obstaravania-396.html>

Úrad vlády SR. *Návrh zákona o územnom plánovaní – nové upravené znenie* [online]. 2021. Dostupné na: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/26575/1>

URBACT. *Who We Are* [online]. Dostupné na: <https://urbact.eu/who-we-are>

Usmernenie generálneho riaditeľa sekcie vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky o vodách z povrchového odtoku a pôsobnosti orgánov štátnej vodnej správy. 2021.

Ústredie Štatistického úradu SR. *Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2021* [online]. 2021. Dostupné na: <https://slovak.statistics.sk/PortalTraffic/fileServlet?Dokument=fdb9468d-fe3c-484e-a57c-1b8e53a05a14>

Útvár hlavnej architektky hlavného mesta SR Bratislavy. *Akčný plán adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2017-2023* [PDF]. 2017. Dostupné na: https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Str%C3%A1nky/Ak%C4%8Dn%C3%BD%20pl%C3%A1n%20adapt%C3%A1cie%20na%20nepriazniv%C3%A9%20d%C3%B4sledky%20zmeny%20kl%C3%ADmy_web.pdf

Útvár hodnoty za peniaze. *Metodika prípravy a hodnotenia investičných projektov* [PDF]. 2022. Dostupné na: <https://www.mfsr.sk/files/archiv/88/Metodika-pripravy-a-hodnotenia-investicnych-projektov.pdf>

Územný generel cestovného ruchu hlavného mesta SR Bratislavy [PDF]. 2009. Bratislava. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Str%C3%A1nky/Chcem%20vediet/UGCR/%C3%9Azemn%C3%BD%20generel%20cestovn%C3%A9ho%20ruchu%20hlavn%C3%A9ho%20mesta%20SR%20Bratislavy%20-%20Textov%C3%A1%20%C4%8Das%C5%A5.pdf>

Územný plán hl. mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov schválený 31. 5. 2007 uznesením Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 123/2007 a jeho záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením hlavného mesta SR Bratislavy č. 4/2007.

Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (ÚPN R BSK) schválený Zastupiteľstvom Bratislavského samosprávneho kraja dňa 20. 9. 2013 uznesením č. 60/2013 a jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č.1/2013 zo dňa 20. 9. 2013 s účinnosťou od 15. 10. 2013.

Uznesenie vlády SR č. 590 zo 14. decembra 2016 k návrhu Národného akčného plánu pre zelené verejné obstarávanie v Slovenskej republike na roky 2016 – 2020.

VALACH, M. a kol. *Analýza medziodbecnej spolupráce vybraného okruhu miest a ich bezprostredného okolia (mestské funkčné územie) a z neho plynúce pozitívne externality pre subjekty a obyvateľov v danom území* [PDF]. Nitra: Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, Fakulta európskych štúdií a regionálneho rozvoja. 2019. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/mestskej-rozvoj-6/mestskej-rozvoj/studie/analiza-medziodbecnej-spoluprace-vybraneho-okruhu-miest-a-ich-bezprostredneho-okolia-mestske-funkcne-uzemie-a-z-neho-plynuce-pozitivne-externality-pre-subjekty-a-obyvatelov-v-danom-uzemi>

Vyhľadávka Ministerstva zdravotníctva SR č. 195/2005 Z.z. o podrobnostiach o požadovaných údajoch poskytovaných k strategickým hlukovým mapám v platnom znení.

VÝKONNOSTNÝ AUDIT STARZ: ZÁVEREČNÁ SPRÁVA [online]. 2021. Dostupné na: <https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/V%C3%BDkonnostn%C3%BD%20audit%20STaRZ%20-%20Z%C3%A1vere%C4%8Dn%C3%A1%20spr%C3%A1va.pdf>

WATSON, S. *City publics: the (dis)enchantments of urban encounters*. Abingdon: Routledge. 2006. p. 159-167.

WEISSER, W., HAUCK, T. *ANIMAL-AIDED DESIGN – using a species' life-cycle to improve open space planning and conservation in cities and elsewhere*. In bioRxiv [PDF]. 2017. DOI: <https://doi.org/10.1101/150359>

WHYE, W. H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. 1980.

Wiener Sport [online]. Dostupné na: <https://www.wiener-sport.at/>

World Health Organization. *Protecting health in Europe from climate change: 2017 update* [PDF]. 2017. Dostupné na: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/355792/ProtectingHealthEuropeFromClimateChange.pdf

World Health Organization. *What is a healthy city?* [online]. Dostupné na: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/who-european-healthy-cities-network/what-is-a-healthy-city>

YU, Y. J., et. al. *Distinct hippocampal-cortical memory representations for experiences associated with movement versus immobility*. In eLife. 2017. DOI: 10.7554/eLife.27621.

Zákon č. 2/2005 Z. z. – o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí v platnom znení.

Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zákon č. 377/1990 Slovenskej národnej rady o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave

Zákon č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon)

Zákon č. 564/2004 Z. z. o rozpočtovom určení výnosu dane z príjmov územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon č. 569/2007 Z.z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov.

Zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady

Zákon č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov.

Zákon NR SR č. 158/2011 Z. z. o podpore energetickej a environmentálnej úsporých motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zákon NR SR č. 220/2004 Z. z. o starostlivosti o poľnohospodársku pôdu v znení neskorších zmien a predpisov.

ZINKERNAGEL, R. *Ako vytvoriť ekologické mestá?* In Európska environmentálna agentúra [online]. September, 2014 [akt. 2021-11-05]. Dostupné na: <https://www.eea.europa.eu/sk/signaly-eea/signaly-2014/rozhovor/ako-vytvorit-ekologicke-mesta>

ZMOS. *Prehľad o zmenách v poskytovaní sociálnych služieb*. 2018. Dostupné na: https://www.zmos.sk/download_file_f.php?id=1253006

ŽALMAN, P. *Bratislava a jej zázemie*. In Archinfo [online]. 2020. Dostupné na: <https://www.archinfo.sk/diskusia/blog/urbanizmus-a-samosprava/bratislava-a-jej-zazemie.html>

ŽALMAN, P. *Urbanistický atlas Bratislavy*. GDA Visual, 2017. ISBN: 9788097254209.

Použité skratky

AMB – Archív mesta Bratislavy
AZZP – Areál Zlaté Piesky
BID – Bratislavská integrovaná doprava
BKIS – Bratislavské kultúrne a informačné stredisko
BKIS – Bratislavské kultúrne a informačné stredisko
BRKO – Biologicky rozložiteľný komunálny bioodpad
BSK – Bratislavský samosprávny kraj
BTB – Bratislava Tourist Board (Bratislavská organizácia cestovného ruchu)
BVS – Bratislavská vodárenská spoločnosť
CMO – centrálna mestská oblasť
CSR – Corporate social responsibility (spoločensky zodpovedné podnikanie)
CVA – Centrum vzdelávacích analýz
CVČ – centrum voľného času
CVTI – Centrum vedecko-technických informácií Slovenskej republiky
ČOV – čistiareň odpadových vôd
ČOV – čistička odpadových vôd
DPB – Dopravný podnik mesta Bratislavy
DPH – Daň z pridanej hodnoty
DPOH – Divadlo Pavla Országha Hviezdoslava
EAZA – Európska asociácia záhrad a akvárií
EEP – EAZA ex-situ – Európsky program pre ohrozené druhy
EIA/SEA – Environmental Impact Assessment (posudzovanie vplyvov na životné prostredie)
EK – Európska komisia
ESB – European Studbook (Európske plemenné knihy)
ESPAD – European School Survey Project on Alcohol and Other Drugs (Európsky prieskum medzi školami o užívaní alkoholu a ďalších drog)
EÚ – Európska únia
EZ – environmentálne záťaž
FA STU – Fakulta Architektúry Slovenská technická univerzita
GIB – Generálny investor Bratislavy

GIB – Generálny investor Bratislavy
GIS – Geografický informačný systém
GMB – Galéria mesta Bratislavy
HaZZ – Hasičský a záchranný zbor
HDP – Hrubý domáci produkt
HM SR BA – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava
CHKO – Chránená krajinná oblasť
CHVO – Chránené vodohospodárske oblasti
IDS BK – Integrovaný dopravný systém Bratislavského kraja
IEP – Inštitút environmentálnej politiky
IPR – Inštitút plánovania a rozvoje hl. mesta Prahy
IPZKO – Integrovaný program zlepšenie kvality ovzdušia
ISB – International Studbook (Medzinárodné plemenné knihy)
KKP – kultúrny a kreatívny priemysel
KPI – key performance indicators (kľúčové ukazovatele výkonnosti)
KZ – koeficient zelene
LIC – Literárne informačné centrum
LK – letné kúpaliská
MČ – mestské časti
MDV SR – Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MEAT – Most Economically Advantageous Tender
MF SR – Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MHD – Mestská hromadná doprava
MIB – Metropolitný inštitút Bratislavy
MKB – Mestská knižnica v Bratislave
MLB – Mestské lesy v Bratislave
MLBA – Mestské lesy hlavného mesta SR Bratislavy
MMB – Múzeum mesta Bratislavy
MOS – Metropolitná optická sieť
MsP BA – Mestská polícia Bratislava
MsZ – Mestské zastupiteľstvo
MŠ – materská škola

MŠVVaŠ SR – Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky
MÚOP – Mestský ústav ochrany pamiatok
MÚSES – miestny územný systém ekologickej stability
MŽP SR – Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NKP – národná kultúrna pamiatka
NKP – Národná kultúrna pamiatka
NR SR – Národná rada Slovenskej republiky
NÚCEM – Národný ústav certifikovaných meraní vzdelávania
ODPA – Oddelenie dátovej politiky a analýz magistrátu hlavného mesta Bratislavy
OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj)
OK – oddelenie kultúry
OK HMBA – Oddelenie kultúry magistrátu hlavného mesta Bratislavy
OLO – Odvoz a likvidácia odpadu
OSK – Oddelenie správy komunikácií magistrátu hlavného mesta Bratislavy
OTMZ – Oddelenie tvorby mestskej zelene sekcie životného prostredia magistrátu hlavného mesta Bratislavy
P+R – Park & Ride
PHSR – Plán hospodárskeho sociálneho rozvoja
PO – príspevkové organizácie
PZ SR – Policajný zbor Slovenskej republiky
RO – Rozpočtové organizácie
RŠÚJ – Regionálna štatistická územná jednotka
RÚSES – regionálny územný systém ekologickej stability
RÚVZ – Regionálny úrad verejného zdravotníctva
SAV – Slovenská akadémia vied
SAV – Slovenská akadémia vied
SAŽP – Slovenská agentúra životného prostredia
SC – strategický cieľ
SEPS – Slovenská elektrizačná a prenosová sústava
SHMÚ – Slovenský hydrometeorologický ústav
SHMÚ – Slovenský hydrometeorologický ústav

SMŠP MIB – Sekcia mestských štúdií a participácie, Metropolitný inštitút Bratislavy
SND – Slovenské národné divadlo
SNG – Slovenská národná galéria
SR – Slovenská republika
SSC – Slovenská správa ciest
SŠ – stredná škola
STaRZ – Správa telovýchovných a rekreačných zariadení
STN – Slovenské technické normy
STU – Slovenská technická univerzita
SÚP MIB – Sekcia územného plánovania, Metropolitný inštitút Bratislavy
SVP š.p. – Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik
ŠGÚDŠ – Štátny geologický ústav Dionýza Štúra
ŠMŠ – špeciálne materské školy
ŠSŠ – špeciálne stredné školy
ŠÚ SR – Štatistický úrad Slovenskej republiky
ŠÚSR – Štatistický úrad Slovenskej republiky
ŠZŠ – špeciálne základné školy
ÚGD BA – Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy
ÚGKK SR – Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky
ÚHP MF SR – Útvar hodnoty za peniaze Ministerstva financií Slovenskej republiky
UK BA – Univerzita Komenského v Bratislave
ÚLUV – Ústredie ľudovej umeleckej výroby
UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizácia Spojených národov pre vzdelávanie, vedu a kultúru)
ÚPN – Územný plán
ÚPZ – územný plán zóny
ÚRSO – Úrad pre reguláciu sieťových odvetví
ÚSES – územné systémy ekologickej stability
UŠ – urbanistická štúdia
ÚVO – Úrad pre verejné obstarávanie
ÚVZ – Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky
VOD – Verejná osobná doprava

VŠ – vysoká škola
VŠP – všeobecné študijné predpoklady
VÚPOP – Výskumný ústav pôdoznavectva a ochrany pôd
VZN – Všeobecne záväzné nariadenie
WHO – World Health Organization (Svetová zdravotnícka organizácia)
WHO/EURO – World Health Organization – Regional Office for Europe (Svetová zdravotnícka organizácia – regionálny úrad pre Európu)
ZaD – Zmeny a doplnky územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy
ZEVO – zariadenie na energetické zhodnocovanie odpadov
ZSH – Zimný štadión Harmincova
ZŠ – základná škola
ZŠON – Zimný štadión Ondreja Nepelu
ZUŠ – základná umelecká škola
ZZS – Záchranná zdravotná služba
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

Zoznam tabuliek, obrázkov, grafov

Tabuľky

Tabuľka 1 Stav územnoplánovacích podkladov	32
Tabuľka 2 Plošné výmery jednotlivých častí ulíc, ich opráv, pomeru týchto opráv a celkovej plochy ako i plošná výmera investičného dlhu častí ulíc v správe hlavného mesta	60
Tabuľka 3 Rámcové ceny realizácií jednotlivých typov povrchov v zónach	60
Tabuľka 4 Rámcové ceny realizácií a investičný dlh jednotlivých typov povrchov v zónach	62
Tabuľka 5 Výpočet mitigácie investičného dlhu vzhľadom k ročným rozpočtovým hraniciam	63
Tabuľka 6 Zoznam rozvojových, nevyužitých území	73
Tabuľka 7 Prehľad zón určených na transformáciu (neukončený)	79
Tabuľka 8 Pôdny fond podľa druhu pozemkov	85
Tabuľka 9 Zmeny v rozlohe obhospodarovaných viníc – porovnanie na základe ortofoto snímok z rokov 2002 a 2021	87
Tabuľka 10 Započítateľné plochy zelene – tabuľka zápočtov	90
Tabuľka 11 Náklady mestských spoločností na podporné činnosti (mil. eur)	111
Tabuľka 12 Počet vzdelávacích inštitúcií na území Bratislavy	307
Tabuľka 13 Celkové počty žiadateľov/čakateľov podľa druhu služieb	346
Tabuľka 14 Celkové počty žiadateľov/čakateľov podľa druhu služieb	347
Tabuľka 15 Počet detí v Bratislave a ich podiel na celkovej populácii Bratislavy k 31. 12. 2020	349
Tabuľka 16 Rozloženie ľudí bez domova v Bratislave podľa trvalého pobytu v jednotlivých mestských častiach v roku 2016	360
Tabuľka 17 Zoznam mestských obchodných spoločností, príspevkových, rozpočtových organizácií a neziskových organizácií	398

Obrázky

Obrázok 1 Okresy a mestské časti Bratislavy	11
Obrázok 2 Veľké dochádzkové toky nad 500 osôb (nižšie) a stredné dochádzkové toky od 200 do 500 osôb (na ďalšej strane) z obcí Bratislavského a Trnavského kraja do Bratislavy a Trnavy. Pasívne lokalizačné údaje mobilnej siete	27
Obrázok 3 Hľadanie cenovo dostupnejšieho bývania privádza mnohých ľudí práve do zázemia Bratislavy, kde nachádzajú nižšie ceny ako v meste. Vizualizácia zachytáva interpoláciu cien nehnuteľností, ktoré boli na inzertných portáloch v období rokov 2016 – 2019	42

Obrázok 4 Bytová výstavba v zázemí Bratislavy v období rokov 2003 – 2018	43
Obrázok 5 Migrácia do zázemia Bratislavy v období rokov 2000 – 2019	44
Obrázok 6 Sídelný rozvoj v obci Chorvátsky Grob – v najväčšom Bratislavskom suburbiu	45
Obrázok 7 Parametre novej zástavby vybraných lokalít v zázemí Bratislavy a ich porovnanie s referenčnými lokalitami. (obrázok pokračuje na ďalšej strane)	47
Obrázok 8 Mapa dostupnosti parkov a záhrad vo vzdialenosti do 750 m od bydliska	56
Obrázok 9 Zonácia povrchov chodníkov na území mesta	58
Obrázok 10 Schéma zastavateľného územia – stabilizované a rozvojové plochy	67
Obrázok 11 Prehľad lokalizácie veľkých zón brownfieldov v nadväznosti na centrum mesta: B5 Mlynské Nivy západ – B6 Mlynské Nivy východ – veľká zóna E5 Nové Lido	78
Obrázok 12 Porovnanie aktuálne obhospodarovaného územia viníc (2021) so stavom z roku 2002; prvá dvojica fotografií obsahuje snímok mestskej časti Devín, druhá dvojica mestské časti Nové Mesto, Rača a Vajnory	88
Obrázok 13 Dostupnosť zastávok do 500 metrov od zastávok MHD. Po doplnení údajov o bytových jednotkách vidíme, že až 99,6 % obyvateľov býva v týchto hraniciach (v izochrónoch).	166
Obrázok 14 Prírodná rezervácia Vydrica nachádzajúca sa v lesoparku Malé Karpaty	175
Obrázok 15 Rôzne kategórie chránených území nachádzajúcich sa na území mesta Bratislava	176
Obrázok 16 Kapacita ekosystémov pre reguláciu miestnej klímy (ako je napr. ochladzovanie) na území mesta	180
Obrázok 17 Znázornenie hraníc územia Mestských lesov Bratislava, ktoré sa rozprestierajú vo viacerých mestských častiach Bratislavy. Lesy spolu tvoria plochu o rozlohe približne 3,100 hektárov, celý lesopark má rozlohu 3160 hektárov	182
Obrázok 18 Znázornenie kapacity ekosystémových služieb podporujúcich prirodzenú tvorbu kvalitnej vody na pitné účely	185
Obrázok 19 Znázornenie kapacity ekosystémových služieb podporujúcich prirodzenú reguláciu kvality vody v krajine	186
Obrázok 20 Lokalizácia environmentálnych záťaží na území hlavného mesta SR Bratislavy na základe ich aktuálne platného zaradenia, resp. lokality do jedného z registrov	195
Obrázok 21 Hustota zastavania územia Bratislavy s využitím multispektrálnych satelitných snímok Čím sýtejšia farba, tým hustejšia zástavba.	207
Obrázok 22 Zobrazenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy s intenzitou viac ako 3 mil. za rok (3D Google Earth zobrazenie). Hluková záťaž je opísaná hodnotami hlukového indikátora L_{dvn} .	208
Obrázok 23 Zobrazenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy s intenzitou viac	

ako 3 mil. za rok (krabicový model budov). Hluková záťaž je opísaná hodnotami hlukového indikátora L_{dvn} .	208
Obrázok 24 Priemerná teplota povrchov za letné obdobie 2018-2021, získaná zo 6 multispektrálnych satelitných snímok	211
Obrázok 25 Príklad ochranných pásiem vodovodnej a kanalizačnej siete BVS z pripravovaných princípov a štandardov pojednávajúcich o prvkoch podzemnej infraštruktúry.	239
Obrázok 26 Mapa verejného osvetlenia v Bratislave s vyznačením, kedy boli svietidlá a stožiare obnovované	244
Obrázok 27 Pešie dochádzkové vzdialenosti jednotlivých adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) k najbližšej materskej škole v Bratislave	318
Obrázok 28 Pešie dochádzkové vzdialenosti jednotlivých adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) k najbližšej základnej škole v Bratislave	319

Grafy

Graf 1 Populácia Bratislavy 1996 – 2021	13
Graf 2 Populačná prognóza (v %) pre bratislavský metropolitný región a Slovenskú republiku	13
Graf 3 Populačná prognóza pre vybrané metropolitné regióny v krajinách strednej Európy	14
Graf 4 Veková štruktúra obyvateľov Bratislavy	15
Graf 5 Populačná prognóza vybraných vekových skupín pre obdobie 2019 – 2050	17
Graf 6 Vzdelanostná štruktúra obyvateľov Bratislavy v roku 2021	18
Graf 7 Počet m ² bytu, ktoré sa dajú kúpiť za priemernú mesačnú mzdu	52
Graf 8 Percento priemernej mesačnej mzdy v Bratislavskom kraji potrebnej na prenájom 60 m ² bytu (kumulatívny priemer)	52
Graf 9 Porovnávanie hustoty obyvateľstva na hektár a celkových výdajov na 1 hektár v Kč za 1 rok (priemer za 4 lokality v Prahe)	69
Graf 10 Podiely základných typov využitia celého územia mesta	71
Graf 11 Zastavateľné územie (funkčné využitie 101 – 502) stabilizované, rozvojové územie a evidované brownfieldy	72
Graf 12 Počet brownfieldov v zastavanom území a mimo zastavaného územia	75
Graf 13 Výmera brownfieldov v zastavanom území a mimo zastavaného územia	76
Graf 14 Výmera brownfieldov v jednotlivých mestských častiach. Najväčší podiel výmery brownfieldov má mestská časť Nové Mesto o výmere 232 hektárov k zastavanému územiu (6,19 %)	76
Graf 15 Podiel výmery brownfieldov vo veľkých zónach	79

Graf 16 Podiel jednotlivých samosprávnych krajov na národnom HDP a príjmov z podielovej dane.....	96	Graf 37 Pomer poruchových hlásení k celkovému počtu svetelných bodov.....	247
Graf 17 Príjmy z grantov a transferov jednotlivých samosprávnych krajov na obyvateľa (v eurách a % priemeru).....	97	Graf 38 Kumulatívny rozsah modernizácie svietidiel (ks), stožiarov (ks) a káblov (počet káblových polí).....	249
Graf 18 Financovanie samospráv v Európe (2016).....	98	Graf 39 Dĺžka vodovodnej a kanalizačnej siete v Bratislave. (Dĺžka vodovodnej siete za rok 2021 pre mesto Bratislava je nedostupná.).....	253
Graf 19 Príjmy metropolitného regiónu ako % príjmov verejnej správy (2019).....	99	Graf 40 Počet prípadov havárie vodárenského potrubia.....	254
Graf 20 Kapitálový rozpočet HMBA za roky 2016 – 2020.....	103	Graf 41 Úniky vody v prepočte na 1 kilometer potrubia (m ³ /km/rok).....	254
Graf 21 Technický stav budov v správe HMBA k 31.12.2020.....	105	Graf 42 Absolútna spotreba pitnej vody v Bratislave (v m ³ za deň).....	256
Graf 22 Počet motorových vozidiel registrovaných v Bratislave za ostatných 50 rokov.....	150	Graf 43 Priemerná spotreba pitnej a úžitkovej vody na obyvateľa v Bratislave (v litroch za deň).....	256
Graf 23 Porovnanie počtu kilometrov električkových tratí na 100 000 obyvateľov a 100 km ²	163	Graf 44 Výdaje na obyvateľa na kultúru / rok.....	268
Graf 24 Porovnanie priemerných jazdných časov v úseku Prievozska (B) a Cintorín Vrakuňa (D).....	164	Graf 45 Percento výdavkov z celkového rozpočtu mesta.....	268
Graf 25 Dlhodobý prehľad emisií základných znečisťujúcich látok v Bratislave podľa zdrojov – emisie podľa stredných a veľkých stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia v BA v tonách. Pre TZL sa zobrazujú emisie presahujúce hodnotu väčšiu ako 100t. Merná jednotka všetkých znečisťujúcich látok, ktoré je možné vybrať pre zostavu, sú tony.....	197	Graf 46 Porovnanie financií v programoch programového rozpočtu.....	269
Graf 26 Prehľad emisií stredných a veľkých stacionárnych zdrojov na území Bratislavy podľa znečisťujúcich látok ovzdušia za roky 2016 a 2017 (t/rok).....	198	Graf 47 Pomer príspevku zriaďovateľa a vlastných príjmov organizácie (rok 2019).....	273
Graf 27 Prehľad emisií stredných stacionárnych zdrojov na území Bratislavy podľa znečisťujúcich látok ovzdušia (t/rok).....	199	Graf 48 Vývoj príspevku zriaďovateľa mestským kultúrnym organizáciám.....	273
Graf 28 Prehľad emisií veľkých stacionárnych zdrojov na území Bratislavy podľa znečisťujúcich látok ovzdušia (t/rok).....	199	Graf 49 Vývoj grantovej podpory v oblasti kultúry.....	276
Graf 29 Prehľad druhov malých zdrojov znečisťovania evidovaných odbornými útvarmi Magistrátu HM SR Bratislavy za roky 2016 a 2021.....	202	Graf 50 Finančné záležitosti spojené s kultúrou v roku 2021.....	276
Graf 30 Prehľad druhov malých zdrojov znečisťovania podľa mestských častí evidovaných odbornými útvarmi Magistrátu HM SR Bratislavy za roky 2016 (hore) a 2021 (dole).....	203	Graf 51 Vývoj kapitálových výdavkov HMBA na kultúru (vrátane GIB).....	280
Graf 31 Percentuálny podiel obyvateľov hlavných miest EÚ vystavených rôznym úrovňam hluku zo železničnej dopravy počas dňa a noci v roku 2017.....	218	Graf 52 Odpovede respondentov o účasti na kultúrnom živote: Čo Vás vo všeobecnosti láka na účasti na kultúrnom živote?.....	284
Graf 32 Percentuálny podiel obyvateľov hlavných miest EÚ vystavených rôznym úrovňam hluku z cestnej dopravy počas dňa a noci v roku 2017.....	219	Graf 53 Potreby a kultúrne správanie obyvateľov Bratislavy.....	284
Graf 33 Prehľad vývoja množstva komunálneho odpadu na obyvateľa v meste Bratislava v rokoch 2015 – 2020*.....	228	Graf 54 Príťažlivosť Bratislavy pre návštevníkov podľa obyvateľov Bratislavy.....	289
Graf 34 Porovnanie množstva odpadov pred a po zavedení princípov zero waste na podujatiach – Vianočné trhy 2018 a 2019 v kg.....	231	Graf 55 Príťažlivosť Bratislavy pre návštevníkov podľa návštevníkov Bratislavy.....	289
Graf 35 Podiel jednotlivých činností nakladania s odpadmi (2020).....	233	Graf 56 Hrdosť Bratislavčanov na konkrétne entity svojho mesta.....	291
Graf 36 Vývoj počtu poruchových hlásení verejného osvetlenia (2010 – 2020).....	247	Graf 57 Indikátor Kreatívnej ekonomiky.....	294
		Graf 58 Vytváranie podporného miesta.....	294
		Graf 59 Rozdelenie žiakov a žiačok v piatich výkonnostných skupinách podľa úspešnosti v teste z matematiky podľa okresov – testovanie r. 2019.....	303
		Graf 60 Percentuálna miera úspešnosti v teste z matematiky podľa okresov Bratislava I – Bratislava V, testovanie r. 2019.....	304
		Graf 61 Percentuálna miera úspešnosti v teste zo slovenského jazyka podľa okresov Bratislava I – Bratislava V, testovanie r. 2019.....	304
		Graf 62 Porovnanie výsledkov úspešnosti žiakov v Testovaní 9 podľa okresov v porovnaní s celoslovenským priemerom, testovanie 2019.....	305

Graf 63 Porovnanie výsledkov z externej časti maturitnej skúšky v jednotlivých predmetoch – Bratislavský kraj v porovnaní s celoslovenským priemerom, rok 2019	306
Graf 64 Zastúpenie detí a škôl podľa zriaďovateľa v Bratislave v porovnaní s celoslovenským priemerom, rok 2021	309
Graf 65 Porovnanie absolútnych počtov detí vzdelávaných v jednotlivých typoch ZŠ podľa zriaďovateľa v Bratislave, porovnanie roky 2016-2021	310
Graf 66 Zastúpenie žiakov a žiačok a škôl podľa zriaďovateľa v Bratislave v porovnaní s celorepublikovým priemerom za stredné školy, rok 2021	311
Graf 67 Vývoj počtu žiakov a žiačok stredných škôl v Bratislave podľa zriaďovateľa, porovnanie rokov 2016-2021	312
Graf 68 Demografická situácia vo vybraných vekových kategóriách v Bratislave v rokoch 2015 – 2021	314
Graf 69 Vývoj počtu tried na MŠ všetkých typov zriaďovateľov v Bratislave v rokoch 2015 – 2021	315
Graf 70 Vývoj počtu tried na ZŠ všetkých zriaďovateľov v Bratislave v rokoch 2015 – 2021	316
Graf 71 Vývoj počtu žiakov na ZŠ všetkých zriaďovateľov Bratislave v rokoch 2015 až 2021	316
Graf 72 Porovnanie platov učiteľov na ZŠ a SŠ za jednotlivé kraje oproti priemernej mzde v regióne	325
Graf 73 Porovnanie platov učiteľov na MŠ za jednotlivé kraje oproti priemernej mzde v regióne	327
Graf 74 Porovnanie platov učiteľov oproti priemernej mzde zamestnancov s vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa v jednotlivých krajoch SR	327
Graf 75 Porovnanie platov učiteľov v MŠ podľa zriaďovateľov v porovnaní s celoslovenským priemerom, r.2021	328
Graf 76 Porovnanie platov v MŠ v porovnaní jednotlivých okresov BA na základe zriaďovateľa, r.2021	329
Graf 77 Priemerné platy učiteľov na ZŠ a SŠ v porovnaní jednotlivých okresov, r.2021	329
Graf 78 Priemerné učiteľské platy na základných školách podľa typu zriaďovateľa, r.2021	331
Graf 79 Porovnanie priemerných platov učiteľov podľa jednotlivých druhov škôl, porovnanie BSK a celoslovenský priemer, r.2021	331
Graf 80 Porovnanie platov učiteľov podľa typu zriaďovateľa, r.2021	332
Graf 81 počet účastníkov pravidelnej krúžkovej činnosti – porovnanie miest	338
Graf 82 Vývoj počtu detí a mládeže v Bratislave 2010–2020	350
Graf 83 Vývoj počtu obyvateľov a obyvateľiek vo veku 65 a viac rokov v rokoch 2010 – 2020 (k 31. 12. 2020)	351

Graf 84 Vývoj indexu starnutia v Bratislave v rokoch 2010 – 2020 (k 31. 12. 2020)	352
Graf 85 Podiel výdavkov MČ a mesta na sociálnu pomoc v roku 2020 a ich rozdelenie podľa typu	357
Graf 86 Výdavky HMBA na sociálnu ochranu za roky 2012-2020	359
Graf 87 Percento z celového rozpočtu HMBA smerované na šport podľa rokov	374
Graf 88 Priemerný výdaj z rozpočtu HMBA na šport na obyvateľa	374
Graf 89 Percento z rozpočtu STaRZ ktoré smeruje do CAPEX a OPEX investícií v športe	380

Spracovateľský tím

Zoznamy sú v abecednom poradí.

Edičný kolektív

Ján Brunovský, Lucia Ciranová, Zuzana Čupková, Juraj Hurný, Jan Mazúr, Milota Sidorová, Zuzana Žurkinová

Garanti a garantky tematických oblastí

Roman Alberty, Mária Bednáriková, Martin Berežný, Miroslav Chmelár, Petra Dzuřovčinová, Zuzana Ivašková, Zora Jaurová, Martin Kollárik, Ladislav Križan, Matúš Lupták, Ján Mazúr, Peter Netri, Ľudmila Novacká, Juraj Nyulassy, Eva Streberová, Juraj Šujan, Ema Tesarčíková

Tematické pracovné skupiny tvorili a konzultovali

Samuel Achberger, Peter Bali, Petra Báliková, Peter Bánovec, Mária Bednáriková, Dominika Belanská, Zuzana Bobiková, Iva Borčinová, Viera Böttcher, Barbora Brichtová, Martin Brix, Marek Brunovský, Ľubomír Burgr, Vladimír Burjan, Ivan Bútor, Ján Čelko, Michal Dekánek, Jiří Deyl, Alexander Dobiáš, Peter Drál, Dana Drobniaková, Ladislav Dudor, Michal Duchoň, Šimon Ferstl, Katarína Figula, Mária Filipová, Petra Fornayová, Martin Fundárek, Katarína Gablíková, Nina Galanská, Peter Galdík, Tina Gažovičová, Anna Ghannamová, Ľudka Glembová, Vladimír Grežo, Zuzana Hallová, Michal Halomi, Žofia Halmová, Jana Hamšíková, Júlia Hanuliaková, Zuzana Hekel, Roman Herda, Marián Horanič, Sabina Hrabínová, Jakub Hrbáň, Vladimír Hrdý, Martin Hrmo, Peter Hronček, Tomáš Hučko, Katarína Hulíková, Iveta Chovancová, Rastislav Igliar, Zora Jaurová, Jozef Kákoš, Viera Kalmárová, Miriam Kanioková, Sergej Kára, Matej Kačeliak, Michal Kardoš, Šymon Kliman, Peter Klučka, Andrea Kocianová, Patrik Kohan, Bruno Konečný, Barbora Košťálová, Ctibor Košťál, Martin Kováč, Andrej Kovarik, Miroslava Kovářová, Patrik Krebs, Slávo Krekovič, Martin Krištof, Ladislav Križan, Eva Križková, Viktor Križo, Zuzana Michalidesová Kubíková, Katarína Kucbelová, Hana Kucharovičová, Magda Kuchtová, Martin Kuruc, Matúš Kužel, Jana Langová, Matej Lehuta, Zdenka Letenayová, Zuzana Liptáková, Zuzana Lisoňová, Jozef Lupták, Martin Macko, Lea Majerčáková, Ivana Maleš, František Malík, Michal Marcinov, Igor Marko, Dušan Martinčok, Veronika Maťašovská, Jana Matejovičová, Zuzana Miklošová, Zuzana Mrvová, Ema Némethová, Peter Netri, Laco Oravec, Tomáš Orfánus, Alexandra Ostertagová, Róbert Pakan, Zuzana Palicová, Zora Paulíniová, Marek Páva, Jozef Pecho, Eva Pekárová, Ivan Peschl, Ivan Petro, Martin Piaček, Anna Pivková, Michaela Pobudová, Alexandra Pódová, Sandra Polovková, Rostislav Pořízek, Katarína Tomanová Porubčinová, Zuzana Pšenáková, Eva Račická, Jürgen Rendl,

Michal Rehúš, Pavol Ridilla, Petra Romaniaková, Peter Rozsár, Ivana Rumanová, Táňa Sedláková, Eva Kanyicska-Sima, Jana Slezáková, Matej Sotník, Branislav Strečanský, Martin Ševeček, Marica Šíková, Peter Šulej, Pavel Šuška, Ivo Štassel, Lucia Štasselová, Hana Štetinová, Tomáš Štefek, Martin Šveda, Alena Trančíková, Lívia Trellová, Katarína Trnovská, Daniel Vadas, Martin Vavrek, Zuzana Weberová, Silvia Zvarová, Roman Žitňanský

Oponenti a oponentky

Irena Adámková, Naďa Bendová, Martin Brestovanský, Ján Čelko, Mária Filipová, Michal Hladký, Ivan Hromada, Silvia Hroncová, Peter Hronček, Zita Izakovičová, Martin Jerguš, Ján Kovalčík, Peter Kulich, Jana Miháliková, Juraj Minčík, Eva Pauditšová, Lucia Pospíšová, Štefan Vanya

Tím dátovej, publikačnej a komunikačnej podpory

Martin Bajanič, Viktor Bederka, Ondrej Bódiš, Eduard Donauer, Miroslava Džupinová, Lucia Elečková, Zuzana Fajta, Dominika Homolová, Yulia Kruhlik, Laura Lipková, Zuzana Liptáková, Maroš Michalov, Bibiana Mislovič, Petra Novosadová, Rebeka Petrtylová, Karol Piekarski, Jana Schäfferová, Michaela Šedovič, Tomáš Štrba, Lucia Velčická, Waldek Wegrzyn, Viliam Záhumenský

Za ďalšie konzultácie a inšpirácie ďakujeme

Tomášovi Jahelkovi, Petrovi Jančarikovi, Barabre Lašticovej, Petre Marko, Henriete Moravčíkovej, Petrovi Návratovi Michalovi Pastierovi, Vladovi Talianovi, Vladimírovi Slámovi, Viere Slávikovej, Zuzane Številovej, Matúšovi Vallovi, Michalovi Vašečkovi a mnohým ďalším, ktorí nám v priebehu rokov poskytli vzácne rady a spätnú väzbu na tvorbu tohto plánu.

